Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 169 (7135) | 21 июня 1937 г., понедельник | ЦЕНА 10 КОП.

БЛЕСТЯЩАЯ ПОБЕДА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ.

Вчера, в 19 час. 30 мин. по московскому времени, самолет «АНТ-25» совершил посадку на аэродроме Баракс, близ Портланда (штат Вашингтон).

Успешно завершен геройский беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки.

Горячий привет товарищам Чкалову, Байдукову, Белякову—сталинским питомцам, отважным и мужественным летчикам нашей родины.



Герой Советского Союза тов. **Чкалов** излагает план беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки. На рисунке слева направо: товарищи **Ворошилов, Сталин, Каганович, Молотов, Ежов.** Рядом с Чкаловым стоят товарищи **Байдуков** и **Леваневский,** участвовавшие 25 мая с. г. в обсуждении плана перелета.

Рисунок художника П. Васильева.

Советские богатыри

В какое чудесное время, в какой чудесной стране мы живем, товарищи! И месяца еще не прошло с тех пор, как воздушная эскадра тяжелых советских самолетов великолепным штурмом взяла неприступный дотоле Северный полюс, еще несутся со всех концов земли восхищенные поздравления и приветствия большевистским рыцарям культуры и прогресса, а уж *новые богатырские подвиги сынов нашей родины* потрясают сегодня весь мир.

Закончен величайший в истории перелет, равного которому не было и нет. Сбылась мечта человечества о воздушной дороге между материками через Северный полюс. У Портланда, в Соединенных Штатах Америки, опустился краснокрылый самолет героев, который всего шестьдесят три часа тому *назад парил в утреннем московском небе.*

Как радостно чувствовать себя соотечественником Чкалова, Байдукова, Белякова! Радостно знать, что живешь в великую сталинскую эпоху, в великой стране—стране героев, сталинских побед.

Вместе с товарищем Сталиным, вместе с руководителями партии и правительства страна горячо поздравляет отважных и мужественных советских пилотов, успешно завершивших геройский перелет.

Над Северным полюсом—мечтой человечества — *пронеслись герои, приветствуемые* первыми советскими жителями полюса. Над полюсом неприступности, где никогда еще ни один самолет не летал, продолжали свой триумфальный путь герои, и больше не стало «полюса неприступности»: он побежден большевиками.

Над Северной Канадой, над вечными снегами Скалистых гор, над городами, портами и поселениями дружественных нам Соединенных Штатов Америки заалели крылья самолета героев — символ великого Советского Союза.

Снова и снова явили собой советские пилоты образец благородного служения науке, миру, человечеству. Они преодолели суровые барьеры природы и самую природу, побеждая, поставили на службу человеку. В этом великолепном воздушном большевистском коллективе, в этой славной тройке героев — Чкалов, Байдуков, Беляков — соединились концентрированная сила, бесстрашие, знание и большевистское упорство.

Беззаветно преданные родине, партии Ленина—Сталина, эти железные люди неутомимо свершали свой подвиг во славу социалистической страны. «В мыслях о родине, о Сталине мы будем черпать силы, отвагу и решимость», — писали перед стартом герои.

Они знали, преодолевая необозримые воздушные пространства, что за ними с гордостью, любовью и надеждой следит вся страна. Они знали это. Они чувствовали волнующую близость страны. Оттого и веет такой несокрушимой уверенностью от мужественных радиограмм, которые приносило нам радио с борта самолета. Они немногословны, эти радиограммы:

— Все в порядке. Все в порядке.

И они завоевали победу. Мир восторженно аплодирует славным победителям. «Мир содрогается!» — восклицает в восхищении газета Сан-Франциско «Кроникл». Советские летчики «взялись за самое головокружительное предприятие в мире», — заявляет американский авиационный эксперт. И они свершили его — говорит теперь весь мир. Триумфальный финиш советского самолета в Соединенных Штатах Америки—триумф Советского Союза. Чувством радости и гордости за сталинских питомцев, за нашу страну охвачены все советские патриоты.

Эти радость и гордость законны. Нельзя рассматривать прекрасные триумфы советской авиации изолированно от общих успехов страны, породившей их. Не со случайными удачами горсточки героев имеем мы здесь дело. Не частная инициатива, не *спортивная предприимчивость,* не мечта одиночек сделали реальными эти чудесные полеты. Большевистская партия, могучая страна стоит за героями. Родина послала их на подвиги мужества и славы.

Великая мощь советского государства — вот что сделало сказку былью, вот что завоевало Северный полюс, вот что дало возможность немедленно воспользоваться завоеванием полюса для организации перелета через полюс в Америку.

Когда над ледяными полями Арктики пел мотор самолета Чкалова, Байдукова и Белякова, *в этой победной песне* звучала слава нашей социалистической индустрии, нашей могучей стране, нашему великому народу, нашей несгибаемой большевистской партии.

Страна восторженно приветствует Валерия Чкалова, Георгия Байдукова и Александра Белякова. Она гордится ими, своими отважными сынами. Они поставили *непревзойденные рекорды* мужества, отваги, выдержки, хладнокровия и умения, которые на долгие-долгие годы будут служить примером летчикам всех поколений.

Они осуществили казавшуюся несбыточной мечту о воздушной связи с Америкой через Северный полюс, они показали воочию творческую силу большевистских мечтаний. Теперь можно реально мечтать о том времени, когда по дороге героев полетят самолеты с материка на материк, связав еще более крепкими узами дружбы народы СССР и США.

«Гордимся отважными и мужественными советскими летчиками, не знающими преград в деле достижения поставленной цели»—в этих словах товарища Сталина, руководителей партии и правительства выражены чувства всего народа, который вместе со своими вождями обнимает своих героев и жмет им руки.

Открыта новая глава в истории авиации. *Золотыми буквами в титуле этой главы* вписаны славные имена летчиков-большевиков Чкалова, Байдукова и Белякова.

В истории покорения человеком природы открылась новая эра.

Знаменосцем этой эры явился Советский Союз, страна победоносного социализма, оплот мира, культуры и прогресса, передовой отряд прогрессивного человечества.

Слава советским богатырям Чкалову, Байдукову и Белякову! Слава Советскому Союзу, имеющему таких сынов!

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

ШТАТ ВАШИНГТОН, ГОРОД ПОРТЛАНД

ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА АНТ-25

ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ, БЕЛЯКОВУ

Горячо поздравляем Вас с блестящей победой.

Успешное завершение геройского беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки вызывает любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза.

Гордимся отважными и мужественными советскими летчиками, не знающими преград в деле достижения поставленной цели.

Обнимаем Вас и жмем ваши руки.

И. СТАЛИН — М. КАЛИНИН
В. МОЛОТОВ — А. ЖДАНОВ
К. ВОРОШИЛОВ — Н. ЕЖОВ
Л. КАГАНОВИЧ — А. МИКОЯН
А. АНДРЕЕВ

Перелет Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки завершен

Вчера, 20 июня, в 20 часов 20 минут, была получена радиограмма: «ВАШИНГТОН, 20 июня. В 16 часов 30 минут по Гринвичу, по московскому времени — в 19 часов 30 минут, Чкалов совершил посадку на аэродроме Баракс, близ Портланда (штат Вашингтон).

Уманский».

ИМЕНА ГЕРОЕВ НА УСТАХ У ВСЕЙ АМЕРИКИ

Москва — «Правда»

ВАШИНГТОН, 20 июня. (ПЕРЕДАНО ПО РАДИО). Самолет совершил посадку на аэродроме Баракс, близ Портланда (штат Вашингтон), в 16 час. 30 мин. по гринвичскому времени. Впечатление исторического перелета ошеломляющее. Имена героев сейчас на устах буквально у всей Америки, связанной отныне воздушной магистралью со страной Советов. Виднейшие авиадеятели называют полет самым выдающимся, отважным в истории мировой авиации. Героев ждет восторженный прием.

Уманский.

ЗАЯВЛЕНИЕ ТОВАРИЩА ЧКАЛОВА

НЬЮ-ЙОРК, 20 июня. (ТАСС). В беседе с представителем агентства Ассошиэйтед Пресс Герой Советского Союза тов. Чкалов заявил, что экипаж самолета чувствует себя хорошо, хотя несколько утомлен после продолжительного перелета.

Герои Советского Союза стали мировыми героями

Товарищам СТАЛИНУ и МОЛОТОВУ

САН-ФРАНЦИСКО, 20 июня. Исторический перелет завершен. Чкалов, Байдуков и Беляков спустились на территории США, около Портланда, в Ванкувере, в штате Вашингтон. Герои Советского Союза стали мировыми героями. Советская авиация показала, на что она способна. Советская страна, руководимая правительством и товарищем Сталиным, может гордиться громадным успехом.

Говорил с Чкаловым по телефону. Он просил передать товарищу Сталину, что данное летчикам задание ими выполнено. Я приветствовал летчиков от имени Советского правительства и товарища Сталина.

ТРОЯНОВСКИЙ.

Геройский беспосадочный перелет по маршруту Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки

РАДИОГРАММЫ О ХОДЕ ПЕРЕЛЕТА

Правительственная комиссия, созданная для организации беспосадочного перелета по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка, получила 20 июня следующие сообщения о полете самолета Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова.

ЧЕРЕЗ СКАЛИСТЫЕ ГОРЫ

СИЭТТЛЬ, 19 июня, 8 час. 41 мин. **(Радио).** Здесь получены сообщения, что в 3 часа 50 минут по гринвичскому времени *) 20 июня самолет пересек Скалистые горы и идет вдоль побережья.

Вартаньян.

СТАНЦИИ ПРИНИМАЮТ РАДИО С САМОЛЕТА

НЬЮ-ЙОРК, 20 июня. Между 2—4 часами по гринвичскому времени ряд станций принимал радио с самолета, который сообщил, что пересек Скалистые горы и идет вдоль побережья. Самолет находится в районе Кетчикан, что севернее Сиэттля примерно на 500 километров.

Розов.

САМОЛЕТ ИДЕТ ПО РАДИОКОМПАСУ В ОБЛАКАХ

СИЭТТЛЬ, 20 июня. Самолет идет вдоль берега, просит организовать работу рации пеленгом всю ночь, так как идет по радио*компасу в облаках.* Работа рации организована.

Вартаньян.

«ИДЕМ ВДОЛЬ КАНАДСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ»

ВАШИНГТОН, 20 июня. На мой запрос начальнику канадского корпуса связи он телеграфирует в 5 час. утра по гринвичскому времени: «Все станции моей системы слушали самолет, дававший очень тихо. Форт Норман в положенное ему время дублировал метео, однако не имел подтверждения от самолета. Форт Смит слушал самолет до 23 часов 19 июня по гринвичскому времени, затем сигналы начали пропадать. Сейчас они окончательно исчезли. Об'ясняю это тем, что самолет, повидимому, изменил курс, начиная с форта Симпсона, пошел оттуда на запад через Гудзон-Хоп в Британскую Колумбию, а оттуда вниз по побережью. Других об'яснений потери связи с самолетом у меня нет».

Американский корпус связи военного министерства сообщает: «В 3 часа 50 минут по гринвичскому времени 20 июня радиостанции авиауправления министерства торговли в Сиэттле и Кетчикане приняли следующее сообщение: «Меняю курс и продолжаю полет, слышу вас хорошо, мы идем вдоль канадского побережья». Корпус связи добавляет, что координат самолета нет со времени получения сообщения из Кетчикана в 23 часа по гринвичскому времени, когда самолет дал позицию над озером Грацлевелейк.

Уманский.

НАД ОСТРОВОМ КОРОЛЕВЫ ШАРЛОТТЫ

ВАШИНГТОН, 20 июня. Американский корпус сообщает, что авиа-радиостанции министерства торговли в Кетчикане приняли в 5 час. 20 минут по гринвичскому *времени сообщение с самолета:* «Принимаю очень хорошо. Дайте погоду. Моя позиция — остров Королевы Шарлотты. Беляков».

Уманский.

ЮЖНЕЕ ОСТРОВА ШАРЛОТТА

НЬЮ-ЙОРК, 20 июня. Около 22 часов по сиэттльскому времени **) самолет находился южнее острова Шарлотта в Канаде. В 1 час 44 минуты по сиэттльскому времени самолет просил погоду на утро 20 июня для Сиэттля.

Розов.

НАД ОСТРОВОМ ВАНКУВЕР

ВАШИНГТОН, 20 июня. Американский сторожевой катер в 8 час. 15 минут по гринвичскому времени сообщает о пролете самолета над островом Ванкувер. Через час с лишним самолет ожидается над Сиэттлем. Нормально, по расписанию, функционирует двусторонняя связь.

Уманский.

НА ВЫСОТЕ 4.000 МЕТРОВ, ПРИ ПЛОХОЙ ПОГОДЕ

НЬЮ-ЙОРК, 20 июня. Из Сиэттля сообщают, что в 1 час 45 минут по сиэттльскому времени самолет находился над Ванкувером. Идет на высоте 4.000 метров, при плохой погоде. Посадка предполагается утром.

Розов.

«АНТ-25» ПРИБЛИЖАЕТСЯ К СИЭТТЛЮ

В 14 часов 10 минут по московскому времени в Москву сообщили по радиотеле-

*) Гринвичское время отстает от московского на три часа.

**) Сиэттльское время (так же как и тихоокеанское) отстает от московского на 11 часов.

(Окончание радиограмм — на 2 стр.)

РАДИОГРАММЫ О ХОДЕ ПЕРЕЛЕТА

(НАЧАЛО НА 1-й СТРАНИЦЕ)

фону из Лондона, что через 30—40 минут самолет ожидается над Сиэттлем. Самолет летит в тяжелых метеорологических условиях.

В 400 МИЛЯХ К ЮГУ ОТ МЫСА СКОТТ

ВАШИНГТОН, 20 июня. Корпус связи сообщает из Сиэттля, что в 13 часов 27 минут по гринвичскому времени аэроплан компании Юнайтед «Эрлайнс», оборудованный двусторонней телефонной связью с землей, поднялся из Сиэттля в воздух, чтобы контактировать и вести «АНТ-25» на посадку. Рассчитывают, что *до посадки информация о ходе перелета* будет непрерывной. Самолет не дал координат. Предположительная его позиция — в 400 милях к югу от мыса Скотт (северной оконечности острова Ванкувер). Предположительная скорость — 85 миль в виду встречных ветров.

Уманский.

* * *

САН-ФРАНЦИСКО, 20 июня. В 4 часа 27 минут самолет сообщил свое приблизительное положение: 400 миль к югу от мыса Скотт, расположенного на северной оконечности острова Ванкувер. Скорость 85 миль в час.

Трояновский.

ПО РАДИОКОМПАСУ НА МАЯК ПОРТЛАНДА

ХАБАРОВСК, 20 июня. Передаем сводку, принятую от Сиэттля в 17 час. 15 мин.: «Самолет сообщил, что идет по радиокомпасу на маяк Портланда. Одновременно береговая оборона сообщила, что видела самолет, летящий на восток.

Вартаньян».

ВОЗДУШНАЯ МАГИСТРАЛЬ СССР—США ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

В. ЧКАЛОВ, Г. БАЙДУКОВ, А. БЕЛЯКОВ
ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

25 мая 1937 года останется памятной датой в нашей жизни: в этот день правительство Союза ССР и товарищ Сталин разрешили нам полет из Москвы в Северную Америку через Северный полюс. Наша давнишняя мечта осуществляется!

Еще в прошлом году, собираясь в дальний беспосадочный рейс, мы заявили о своем огромном желании перелететь через Северный полюс в США. Товарищ Сталин сказал нам тогда, что условия полетов у Северного полюса мало изучены, и предложил лететь через необ'ятную территорию Советского Союза.

С путевкой товарища Сталина мы совершили беспосадочный полет по Сталинскому маршруту. В этом перелете машина «АНТ-25», как известно, показала свои *превосходные качества*.

Густая сеть полярных станций, расположенных на островах и побережье Советской Арктики, обогатилась еще одним пунктом для научных наблюдений. Значение воздушной экспедиции на полюс и зимовки на дрейфующем льду огромно. Выяснились условия полетов в Центральном полярном бассейне, возможность посадки на лед. Определились поведение компасов и работа радиомаяков. Дрейфующая станция регулярно передает по радио сводки о погоде в районе Центрального полярного бассейна.

Теперь наш маршрут до самого полюса проходит через зону советских арктических зимовок.

Идея воздушных сообщений между СССР и США через полюс привлекает общественное внимание уже несколько лет. Наша задача—практически доказать возможность полетов по этому маршруту и впервые проложить величайшую воздушную трассу Советский Союз — Америка.

Мы летим на испытанном моноплане «АНТ-25» конструкции А. Н. Туполева. Этот самолет рекордной дальности, снабженный безотказно работающим мотором «АМ-34р», создает у нас полную уверенность в успехе.

Наш перелет должен еще раз продемонстрировать всему миру могущество советской авиации. Ведь известно, что мы летим не на новой машине: «АНТ-25» *создан несколько лет назад, но остается* и на сегодняшний день совершенной конструкцией для дальних беспосадочных перелетов.

Уверенность в безупречной работе материальной части—один из важнейших залогов успеха нашего перелета. Мы не сомневаемся, что проведем советский самолет из столицы СССР в Америку через полюс, невзирая на трудности, которые ожидают нас на пути.

Таких трудностей, вероятно, встретится немало. Нам предстоит лететь в самых разнообразных климатических условиях. Температура *воздуха будет колебаться от* 30 градусов мороза до 40 градусов жары. Естественно, что столь же резко будет изменяться и давление. Самым опасным врагом в нашем перелете будут туманы. Лететь в облаках в условиях Арктики опасно: самолет может обледенеть. Мы подсчитали, что образование полусантиметровой корки льда на крыльях «АНТ-25» увеличивает полетный вес на две с половиной тонны! Встретив на пути облачность, мы вынуждены будем пробить ее и итти выше облаков, под солнцем, ориентируясь при помощи воздушной астрономии и приборов.

В первой части своего маршрута мы будем пользоваться сообщениями советских радиостанций на материке и островах Северного Ледовитого океана. Приближаясь к побережью Канады, мы рассчитываем установить связь с американскими и канадскими радиостанциями. Уверены, что и на этот раз американцы проявят свою обычную любезность к советским летчикам.

Весь маршрут Москва — Баренцово море — Северный полюс — острова Патрика и Бэнкса — Канада — побережье Тихого океана мы рассчитываем пройти за 60—65 часов.

Подготовка к перелету через Северный полюс в Америку заняла у нас несколько меньше времени, чем в прошлом году перед полетом по Сталинскому маршруту. Мы тренировались к полету через полюс в промежутках между своей обычной летной работой. Главное заключается в том, что в прошлом году мы сумели достаточно хорошо изучить самолет «АНТ-25» и знаем все его особенности.

Наш летный коллектив, состоящий из трех человек, неплохо сработался. Не станем скрывать: мы счастливы, что ответственная задача перелета доверена нашему экипажу в этом составе. Мы чувствуем полное доверие друг к другу и верим, что наш коллектив сумеет победить.

Велико счастье жить и работать в нашей стране. Огромна радость быть летчиком Советского Союза. Знаем, что тысячи пилотов и штурманов красной авиации готовы занять наши места в кабине «АНТ-25» и проделать тот путь, по которому летим мы. Верим, что близко время, когда десятки самолетов пойдут через Северный полюс, связывая кратчайшей воздушной линией великие народы Советского Союза и Соединенных Штатов Америки.

Нам выпала высокая честь: первыми проложить эту линию. Чем можем мы ответить нашей партии, нашему правительству на это огромное доверие? Нет меры нашей благодарности своей любимой стране и товарищу Сталину. Это трудно выразить словами. Мы сделаем все, что в наших силах, и оправдаем доверие на деле! Пронесем знамя Союза Советских Социалистических Республик из его столицы к американским берегам Тихого океана.

Еще раз спасибо нашей стране, воспитавшей нас! Спасибо товарищу Сталину!

Щелковский аэродром, под Москвой.
18 июня 1937 г.

НА ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЛЬДИНЕ СЛЫШАЛИ, КАК ЛЕТЕЛ «АНТ-25»

Москва, редакции «Правды»

СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС, 19 июня. **(Радио).** Начиная с полуночи 19 июня производили непрерывное наблюдение за самолетом. Иногда слышимость исчезала, — самолет работал на коротких волнах, попадал в мертвые зоны.

Утром 19 июня мы услышали шум мотора над нами. Мы проклинали низкую облачность и снегопад, которые скрыли от нас красавца «АНТ-25». Самолет шел поверх облаков, сообщая, что погода прекрасная.

А мы-то надеялись получить пачку свежих газет, рассчитывая, что их сбросит нам Чкалов! Постепенно гул становился слабее, удаляясь на север. Прямой связи с самолетом не было. Мы мысленно пожали руки нашим героям-летчикам и от всего сердца пожелали им счастливого пути!

И. Папанин, З. Кренкель.

ПРИВЕТ ПИОНЕРАМ ВЕЛИКОГО ПУТИ!

Значение перелета из Москвы через Северный полюс в Северную Америку трудно переоценить. Даже при очень хорошей погоде, в условиях полярного дня трудности воздушного пути через полюс очень велики. Но большевики привыкли преодолевать трудности.

Чкалову, Байдукову и Белякову принадлежит честь открытия кратчайшего воздушного пути между СССР и США. За этим первым историческим полетом последуют другие, и недалеко то время, когда советская авиация сможет открыть регулярные рейсы через полюс.

Привет пионерам одной из важнейших международных воздушных трасс!

Герой Советского Союза Н. КАМАНИН.

НЬЮ-ЙОРКСКИЙ КЛУБ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ О ГЕРОИЧЕСКОМ ПЕРЕЛЕТЕ

ТЕЛЕГРАММА тт. СТАЛИНУ и МОЛОТОВУ

Полпредом СССР в США тов. Трояновским получена следующая телеграмма от президента нью-йоркского клуба исследователей на имя товарища Сталина и тов. Молотова:

«От имени работников и членов нью-йоркского клуба исследователей я имею честь выразить поздравления в связи с одним из величайших подвигов в истории авиации, сочетавших исследование и перелет. Исследователи всего мира преклоняются перед Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, а также перед вашим правительством за активную и постоянную поддержку, которая дается в течение нескольких лет арктическим исследователям.

ВИЛЬМУР СТИФАНСОН».

ПРИВЕТСТВИЯ РУЗВЕЛЬТА И ХЭЛЛА

НЬЮ-ЙОРК, 20 июня. (ТАСС). В связи с прилетом «АНТ-25» в США полномочный представитель СССР в США тов. Трояновский получил от президента Рузвельта телеграмму, в которой он приветствует советских летчиков, *отмечая их искусство* и отвагу.

Государственный секретарь США Хэлл также послал приветственную телеграмму полномочному представителю СССР в США тов. Трояновскому.

ГОРДИМСЯ ВАШИМ ПОДВИГОМ

Героям Советского Союза
В. П. Чкалову, Г. Ф. Байдукову,
А. В. Белякову

Дорогие товарищи!

Ленинский комсомол, вся советская молодежь *безмерно восхищены вашим подвигом*. Вы взяли штурмом полюс неприступности, эту крепость ледяного безмолвия, которая до сих пор была недосягаемой для человека. Вы проложили кратчайший путь между двумя великими странами. Вы еще раз прославили во всем мире силу и мощь *советского народа, нашей великой социалистической родины*.

С величайшей благодарностью юноши и девушки нашей страны обращаются к вашему примеру изумительного сочетания мужества и настойчивости с глубиною знаний и мастерством. Советская молодежь, вдохновляемая вашим подвигом, исполнена готовности своим трудом и доблестью прославить могущество своего отечества и непреклонно следовать по любому маршруту, который укажет наш великий вождь и учитель товарищ Сталин.

Секретарь ЦК ВЛКСМ А. КОСАРЕВ.

КРАСНАЯ АРМИЯ ГОРДИТСЯ ОТВАЖНЫМ ЭКИПАЖЕМ

Мы, бойцы, командиры и политработники Московского военного округа, вместе со всей непобедимой Красной Армией, вместе с партией Ленина—Сталина, вместе со всеми трудящимися нашей необ'ятной родины гордимся исключительным перелетом гордых сталинских соколов.

Привет отважному экипажу самолета «АНТ-25» — товарищам Чкалову, Байдукову, Белякову!

Командующий войсками Московского военного округа маршал Советского Союза С. М. БУДЕННЫЙ.

ГОРЯЧИЙ КРАСНОАРМЕЙСКИЙ ПРИВЕТ!

Военный Совет Киевского военного округа шлет от имени всех бойцов, командиров и политработников горячий красноармейский привет славному героическому экипажу, с блестящим успехом завершившему труднейший перелет Москва — Северный полюс — Северная Америка.

Герои Сталинского маршрута товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков еще раз показали всему миру, что нет таких крепостей, которых бы не взяли большевики.

Мы горды вашей победой, товарищи!

Вы показали, что сыны советского народа во славу своей социалистической родины готовы с честью выполнить любое задание партии, правительства, нашего великого вождя товарища Сталина.

Летчики, бойцы и командиры нашего округа обещают быть такими же смелыми, храбрыми советскими патриотами, как и вы, наши славные герои.

Горячие вам поздравления!

Командующий войсками КВО командарм 2-го ранга И. Ф. ФЕДЬКО.
Член военного совета КВО корпусный комиссар Е. А. ЩАДЕНКО.

КИЕВ, 20 июня. (ТАСС).



Товарищи Беляков и Байдуков на аэродроме накануне старта «АНТ-25». Фото М. Калашникова.

СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ ПРОДОЛЖЕН

Г. БАЙДУКОВ
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

Замечательной чертой людей нашей великой страны следует считать способность *не успокаиваться на достигнутом*, стремление после каждой победы добиваться осуществления новых замыслов, новых достижений.

1936 год для нашего экипажа был счастливым годом проведения в жизнь Сталинского маршрута, большой победы советской авиации. После многочисленных митингов, бесед и встреч с народом своей родины экипаж снова, как и прежде, стал на свою любимую рядовую работу. Никакого зазнайства и самоуспокоения экипаж не допускал в своей повседневной работе. Я попрежнему ежедневно испытывал новые боевые самолеты, Валерий Чкалов занимался тем же по соседству, а Саша Беляков, как всегда, изо дня в день настойчиво обучал армию штурманов искусству вождения кораблей на цель, на головы будущего противника.

Прошла зима, и вновь наши сердца и мысли потянулись к бесконечным просторам воздушного океана, к вольным и далеким льдам Арктики, которые еще в прошлом году проплывали под крылом легендарного «АНТ-25».

Мы с Валерием часто беседовали по душам до поздней ночи, не возбуждая особых подозрений у своих жен и детей. Зимой еще несколько раз ездили на аэродром в ЦАГИ, где стоял наш «АНТ-25». Летали на нем. Держали совет с нашими друзьями—инженером Стоманом и техником Бердником по поводу мотора и самолета, писали докладные М. М. Кагановичу и Рухимовичу, и, наконец, решили открыть все свои планы К. Е. Ворошилову, который тепло нас всегда выслушивал и поддерживал. Тов. Ворошилов неоднократно давал нам дружеские советы, помогал нам в решении нашей задачи.

Задача же в основном сводилась к тому, чтобы добиться от правительства разрешения на полет из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс на самолете «АНТ-25». С Валерием Чкаловым мы написали письмо товарищу Сталину и с вполне понятным волнением и напряжением *ожидали сталинского ответа*. В эти же дни воздушные корабли Водопьянова, Молокова, Алексеева и Мазурука заканчивали под руководством Шмидта свою величайшую по риску и важности экспедицию по высадке десанта на Северный полюс.

Условия складывались настолько благоприятно, что мы почти были уверены в положительном разрешении нашего дела. Невольно вспоминалось, как Иосиф Виссарионович говорил нам, когда мы однажды были у него в гостях, что лететь в Америку через полюс еще рано. Нужно изучать Полярный бассейн, советовал товарищ Сталин, и только тогда предпринимать такой грандиозный полет. И теперь условие, выставленное товарищем Сталиным, выполнила экспедиция О. Ю. Шмидта, и мысленно мы больше уже не видели возражений к полету со стороны дальновидного Иосифа Виссарионовича.

Наконец, часы и дни томительного ожидания прошли. Это было 25 мая. В этот день, как и всегда, я летал. В 11-м часу утра меня разыскали на аэродроме и сообщили о вызове к наркому обороны тов. Ворошилову. Немедля прибыл в наркомат, где застал Чкалова и Леваневского. Оттуда мы направились в Кремль.

В 16 часов мы трое были приглашены в кабинет товарища Сталина.

Как только вошли, Иосиф Виссарионович встал из-за длинного стола, за которым сидели тт. Молотов, Ворошилов, Л. Каганович и Ежов, и, приветливо улыбаясь, пошел к нам навстречу.

Поздоровавшись с тт. Молотовым, Ворошиловым, Кагановичем и Ежовым, мы трое уселись на противоположном конце стола. Я продолжал разглядывать стоявшего у стола Иосифа Виссарионовича, затем осмотрел лица и внешность всех остальных товарищей.

Оставаясь внутренне довольными за хорошее общее состояние наших руководителей партии и правительства, я, *пользуясь затишьем, оглянулся по сторонам*, разглядывая кабинет товарища Сталина. На письменном столе я заметил модель «АНТ-25», очевидно преподнесенную товарищу Сталину после прошлогоднего перелета. Не скрою, что в этот момент счастье и гордость охватили меня, стало как-то теплее и радостнее от сознания, что мы в кругу больших замечательных людей нашей страны.

Иосиф Виссарионович, поглядывая на нас, с улыбкой спросил:

— Что, опять земли нехватает? Опять собираетесь лететь?

— Да, товарищ Сталин,—сказал Чкалов,—время подходит, пришли просить разрешения правительства о перелете через Северный полюс.

Все сидящие за столом смотрели на нас и слегка улыбались.

— Куда же вы собираетесь лететь? Кто будет из вас докладывать?—вновь спросил товарищ Сталин.

— Здесь не одна группа, товарищ Сталин,—заметил Климент Ефремович и, весело подмигивая в нашу сторону, добавил, что здесь только Байдуков сидит на двух стульях—его и Леваневский просит, и Чкалов просит в свой экипаж.

— Ага, группировки, — шутливо бросил Иосиф Виссарионович и еще раз внимательно оглянул нас.—Ну, давайте, тов. Чкалов.

Чкалов спокойно рассказал наши планы, просил разрешения на полет на «АНТ-25» в Америку через Северный полюс.

— Экипаж—наша прошлогодняя тройка,—говорил Чкалов,—готов к полету, и самолет «АНТ-25» также приготовлен.

Затем высказался тов. Леваневский, *прося разрешения на такой же полет*, но на 4-моторной машине. Следующее слово было за мной. Я об'яснил, что мой окончательный выбор лег на «АНТ-25», и мое мнение высказано в заявлении правительству о перелете, которое мы подали вместе с Чкаловым. Я говорил о том, что «АНТ-25», *несмотря на некоторую устарелость* конструкции, вполне может установить рекорд дальности — самый трудный авиационный рекорд, что время весьма благоприятствует полету, учитывая огромные возможности помощи со стороны полярной экспедиции.

Когда мы *наговорились* вдоволь, товарищ Сталин обратился к своим соратникам:

— Ну, что же, разрешим полет?

Товарищи Молотов, Ворошилов, Каганович и Ежов сразу же поддержали Сталина, и дело принципиально было предрешено. Товарищ Сталин, немного подумав, сказал, что все же следует вызвать тт. Алксниса и М. Кагановича и, как непосредственных руководителей авиации, спросить их мнение.

Ожидая приезда начальника военно-воздушных сил и руководителя авиационной промышленности, товарищ Сталин начал нас расспрашивать о самолетах, которые мы испытывали. Мне, в частности, пришлось рассказать о машине конструктора Болховитинова, на которой мы недавно установили два международных рекорда. Затем разговор перешел на боевые свойства наших истребителей, и тут товарищи Сталин и Ворошилов проявили свою способность подмечать такие решающие мелочи, о которых иные люди иногда считают ненужным говорить. Забота о крепкой и надежной обороне и о хорошей авиации еще долго сквозила в вопросах, замечаниях и рассказах товарища Сталина.

Незаметно перешли на тему о качествах американских самолетов. Товарищ Сталин подробно интересовался, что можно взять у американской авиации, чему у них следует поучиться. Леваневский подробно рассказал об американском самолетостроении, о закупленных им там машинах.

В дружеской беседе мы сравнивали свои самолеты с американскими, находя в последних хорошую отделку и поучительные мелочи, которые нам следует перенять.

Разговор длился уже более полутора часов. Товарищ Сталин изредка подходил к кому-либо из наркомов, делал разные пометки в бумагах, затем, переговорив с тов. Молотовым, вновь стал прохаживаться по кабинету, беседуя об экспедиции на полюс.

Тепло отзываясь о смелом коллективе полярников, товарищ Сталин заметил, что теперь, наверное, нам будет легче лететь через Северный полюс.

— Товарищ Сталин, — смеясь сказал Чкалов,—для нас это «хуже»: ведь Папанин будет давать нам с полюса все плохую да плохую погоду... так никогда и не улетишь...

— Вот тебе и на! Мы думали—будет лучше, а вот оказывается, что для летчиков лучше бы и не делать пролета на полюс,—шутливо сказал товарищ Сталин, *обращаясь к Молотову*.

Тов. Молотов, бросив свои дела, поглядел на тов. Чкалова и, улыбнувшись, отложил папку. В это время вошел тов. М. Каганович, которого Сталин сразу же в упор спросил, как он смотрит на перелет через Северный полюс.

Михаил Каганович посмотрел на нас и, помня, как мы не раз его осаждали со своими планами, сразу же сказал свое положительное мнение.

Спустя несколько минут быстро вошел тов. Алкснис, и тот же вопрос в упор последовал от товарища Сталина.

— Как, можно лететь через Северный полюс в Америку?

— Да, по-моему, в этом году условия вполне благоприятные. Только на чем лететь и кто должен лететь? — ответил Алкснис.

— Вот Чкалов и Байдуков опять хотят полететь на «АНТ-25»,—сказал товарищ Сталин.

— Поддерживаю, — ответил начальник воздушных сил.

— Ну, что же, значит нужно записать наше решение?—спросил товарищ Сталин, обращаясь ко всем.

Тов. Молотов стал записывать решение правительства о перелете через Северный полюс в Америку. Уже первый пункт был сформулирован и записан, как товарищ Сталин предложил еще новый пункт о том, чтобы обязать экипаж в случае неблагоприятной обстановки сделать посадку в любом пункте Канады, а в случае угрозы экипажу — произвести немедленную посадку.

Как взволновало нас это мудрое, сталинское отношение к людям! Забота о человеке еще раз ярко выразилась на *конкретном факте*, который показан внесением второго пункта в решение правительства.

Итак, решение составлено. Мы пробыли среди любимых руководителей партии и правительства три часа. Сколько драгоценного времени мы у них отняли! Мы спешим встать. *Отблагодарив за внимание*, просто и крепко прощаемся с товарищами Сталиным, Молотовым, Ворошиловым, Кагановичем и Ежовым и, радостные от большого доверия своих вождей и своей родины, уезжаем на аэродром, где в ангаре стоит большая краснокрылая птица «АНТ-25».

Прошлогодний Сталинский маршрут продолжен еще на несколько тысяч километров через пространства Арктики и Америки, из сердца пролетарского государства—Москвы в США.

6 июня 1937 г.
Щелково.

БЛЕСТЯЩАЯ ПОСАДКА «АНТ-25» ВЫЗВАЛА ВСЕОБЩЕЕ ВОСХИЩЕНИЕ

НЬЮ-ЙОРК, 20 июня. **(Спец. корр. «Правды»).** Самолет Чкалова сделал посадку в Ванкувер-Баракс. Это — военный аэродром, расположенный возле Портланда. Посадка была произведена Чкаловым прекрасно. Ванкувер-Баракс находится на берегу реки Колумбии, на другом берегу — город Портланд. Советские летчики избрали этот пункт для посадки, поскольку здесь имеется прекрасный аэродром.

После посадки Чкалов и его товарищи попросили дать им возможность выспаться хотя бы 6 часов. Летчиков атаковали целые тучи корреспондентов.

Из-за сильных встречных ветров самолету пришлось израсходовать больше горючего, чем предполагалось. Грозила возможность вынужденной посадки в неизвестном и мало приспособленном месте. Поэтому Чкалов решил сесть в Портланде.

Здесь, в США, придают огромное значение тому факту, что установлена воздушная магистраль СССР — США через Северный полюс. В этом — первое и основное значение победного героического перелета.

Во-вторых, значение перелета, по мнению самых широких кругов США, заключается в том, что впервые на самолете была пересечена совершенно неисследованная область Западного полушария и вместе с тем впервые на самолете был пересечен магнитный полюс.

В-третьих, отмечают, что перелет происходил в чрезвычайно тяжелых условиях. Из трех суток, в течение которых летчики находились в воздухе, они 22 часа не имели связи с землей. Из-за магнитной бури, свирепствовавшей на их пути, американские радиостанции в течение 12 часов ничего не могли уловить. С другой стороны, летчики по этим же причинам также не могли пользоваться своей радиостанцией. Самый опасный участок находился между 84° и 50° широты. Во время перелета по этому участку совершенно отсутствовала двусторонняя связь. Экипаж ориентировался главным образом по своим астрономическим приборам.

В-четвертых, со времени перелета Линдберга 10 лет назад никогда никакой другой перелет не вызывал в США такого всеобщего, буквально всенародного, восхищения и возбуждения. Все американские радиостанции передают очень подробные отчеты о полете, всюду сегодня только об этом и говорят. Газеты заполнены отчетами о ходе перелета. Имя Чкалова на устах у всей Америки.

Советских летчиков ждет восторженный прием.

НЬЮ-ЙОРК. **(Спец. корр. «Правды»).** Ваш корреспондент только-что беседовал по телефону с тов. Байдуковым, который сообщил, что как он сам, так и товарищи Чкалов и Беляков находятся в самом бодром и жизнерадостном настроении, несмотря на усталость. Тов. Байдуков просил передать через «Правду» горячий привет всего экипажа трудящимся Советского Союза.

Все трое приняли ванну и ложатся отдыхать.

Посадка самолета была произведена блестяще и вызвала всеобщее восхищение. На аэродром началось паломничество тысяч людей, которые, несмотря на проливной дождь, стекаются сюда, чтобы посмотреть самолет, а если возможно, то и летчиков. Конструкция самолета, его размеры вызывают большой интерес американских летчиков и публики.

Летчики получают бесконечное количество приветственных телеграмм.

Самолет находится на аэродроме Ванкувер-Баракс, тщательно охраняется американскими властями. Близко к самолету никого не подпускают.

Р. Джонсон.

ПРИВЕТ ЛУЧШИМ СЫНАМ СОВЕТСКОГО НАРОДА

Привет лучшим сынам великого советского народа, совершившим беспримерный в истории перелет,—товарищам Чкалову, Байдукову и Белякову.

Совнарком РСФСР.

«МЫ БЫЛИ УВЕРЕНЫ В УСПЕХЕ ПЕРЕЛЕТА»

(Автозавод имени Сталина, Москва)

Сообщение о перелете Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова через Северный полюс в Северную Америку вызвало среди многотысячного коллектива автозавода им. Сталина всеобщее восхищение. Тысячи экземпляров «Правды» и других центральных газет, попадая на завод, раскупаются молниеносно, ибо каждый горит желанием поскорее прочитать короткие и мужественные радиограммы с борта легендарного самолета.

Мастер механо-сборочного цеха тов. Горюнов говорит:

— Просто диву даешься, следя за этим смелым перелетом. Особенно радует то, что летчики вылетели на самолете с одним мотором, будучи вполне уверены в его высоких качествах. Перелет Чкалова, Байдукова и Белякова радует всех и вызывает в стране огромный под'ем.

Тов. Хлебодаров из арматурного цеха заявил:

— В успехе перелета были уверены и сами летчики и весь советский народ.

Наладчик трехоски тов. Валишевский выразил свое восхищение перелетом в следующих словах:

— Небывалый героизм! Не успели большевики обосноваться на Северном полюсе, как тут же уже совершен дальний рейс через полюс.

Среди рабочих автозавода исключительно приподнятое настроение. Все выражают самые теплые чувства по адресу героев-летчиков и славят инициатора перелета любимого вождя народов товарища Сталина.

Валерий Чкалов

I

В четвертом часу они приехали в Кремль. В сталинском кабинете на письменном столе они увидели модель краснокрылой знакомой машины. Чкалов ткнул Байдукова в бок. Они весело перемигнулись, и Валерий вполголоса сказал:

— Егор, наша машинка!..

Их встретили тепло, как старых друзей.

— Что, опять земли нехватает? — улыбаясь, спросил Сталин. — Опять собираетесь лететь?

Чкалов ответил просто и серьезно:

— Время подошло, товарищ Сталин. Самое время.

Он все доложил: как ободрали машину, как перетянули ее брезентом, покрасили и как летали на ней. Сталин засмеялся. Горячие, быстрые ребята!..

— С февраля мы забросили жен,— с жаром продолжал Чкалов, — детей наших забросили. Одним лишь живем, товарищ Сталин, об одном думаем...

Правительство разрешило им совершить перелет через Северный полюс в Америку.

Чкалов был возбужден, взволнован. Он простился со всеми, собрался уходить, затем неожиданно вернулся, подошел к товарищу Сталину и крепко-крепко пожал его руку.

— Спасибо, товарищ Сталин, большое вам спасибо.

Сталин задержал его руку.

— Это вам мы скажем спасибо, когда долетите.

В сумерках они вышли из Кремля. Возбужденные и притихшие. Чкалов искоса посмотрел на Байдукова.

— Егор! — Валерий озорно, по-мальчишески подмигнул ему.— Чешем с тобой, орел, через Северный полюс!..

Чкалов вспоминал все мельчайшие детали кремлевского совещания. Модель самолета на письменном столе. Живые, пытливые глаза Сталина. Его первый вопрос, заданный в шутливой форме: «Что, опять земли нехватает, опять собираетесь лететь?» И сталинское предложение, обязывающее экипаж в случае неблагоприятной обстановки производить немедленную посадку.

Это решение как-то особенно тронуло Валерия. «Человек,—думал он о Сталине,— человек всегда стоит перед сталинскими глазами, как самое дорогое существо». Чкалову казалось, что он сам еще мало, слишком мало сделал для страны, для партии, для Сталина, которые воспитали его и которым он, подобно Байдукову, Белякову и тысячам других, обязан всем.

Он стремительно взошел, вернее взбежал по ступенькам лестницы на второй этаж и неистово забарабанил в дверь своей квартиры. Открыла жена. По глазам— блестящим и веселым, по резким движениям Валерия она поняла, что результаты вызова в Кремль хорошие.

— Все в порядке,—загремел его простуженный бас.

Она, смеясь, показала на двери детской комнаты: ребята спят.

— Ладно,—понизив голос, сказал он,— пусть спят. Все в порядке!

Он прошел к себе в комнату, распахнул окно, подошел к белевшей почти во всю стену карте мира. У берегов Канады названия островов, рек и городов были таинственные, незнакомые.

Все, что Чкалов делал в своей жизни — большое, крупное, — он по лётной, вкоренившейся привычке называл испытанием. И вот теперь предстояло выдержать новое испытание, оправдать надежды партии, сталинское доверие, подготовиться к перелету и слетать так, чтобы родина сказала: вот они, питомцы большевистской партии, люди сталинской эпохи, которые не страшатся трудностей, а идут им навстречу и побеждают их во имя и во славу коммунизма...

Несмотря на поздний час, он вызвал к себе Байдукова и Белякова, — все они жили в одном доме,—и распил с ними бутылку коньяку.

— Последняя бутылочка, — сказал он жене, — с завтрашнего дня переходим на нарзан.

Молча, торжественно чокнулись друзья. Валерий сказал тихим волжским говорком:

— Ну, ребята, теперь дело за нами. С утра — за работу. Ты, Саша, чеши завтра за картами. А мы с Егором — на аэродром.

II

С той самой минуты, когда самолет «АНТ-25» вернулся в Москву из залива Счастье, Чкалов жил одной лишь мыслью: продолжить Сталинский маршрут, совершить беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку.

Летчик концентрированной воли и большого характера, Чкалов, как и его двое друзей, счастливо сочетал в себе смелость, отвагу и готовность к риску со знанием и умением использовать новейшие достижения техники. Меньше всего он думал успокоиться на достигнутом. Наоборот, прошлогодний перелет вызывал в нем неуемное стремление совершенствовать свои летные знания, решать новые, захватывающие своими трудностями, авиационные проблемы.

Всю осень и зиму Чкалов занимался своим обычным делом: испытывал новые самолеты. Он был, как и раньше, заводским шеф-пилотом, внимательно следил за рождением новых истребителей, испытывал их в воздухе, совершал на них трудные и головоломные полеты. Машины с повышенными скоростями вызывали в нем большой интерес, он изучал поведение каждого нового истребителя, вдумчиво и тщательно анализировал сложные задачи самолетостроения.

Это была трудная, полная риска и ценная для страны работа. И все же испытательные полеты не заслоняли от него главного — того, чем он жил все эти дни и месяцы.

Именно теперь, после великого перелета по Сталинскому маршруту, в сознании его зарождались новые идеи, возникали новые планы. Иногда до рассвета он засиживался с Байдуковым. Обобщались детали прошлогоднего перелета, в сотый и в тысячный раз обсуждался вариант нового, идея которого не давала им покоя.

Однажды на вечере в рабочем клубе какой-то восторженный юноша спросил Чкалова о его мечте.

— Моя мечта? — переспросил Чкалов и полушутливо, полусерьезно сказал: — Иметь кучу детей. Желательно шестеро. Не меньше.

Детей он любит всем сердцем. Он может часами возиться с маленькой, пухлощекой дочкой, устраивать замысловатые, озорные игры с сыном, поднимать на ноги всю квартиру. Что же касается задуманного перелета — об этом Чкалов не разглагольствовал. Об этом он мог полностью и по-настоящему говорить лишь с Егором и с Беляковым.

Был еще один человек, которого они посвящали в свои тайны,— Стоман, ведущий инженер ЦАГИ. Евгений Карлович был захвачен идеей перелета.

Зимой Чкалов несколько раз приходил на аэродром. Там стоял «АНТ-25». Евгений Карлович поставил его на лыжи. На всякий случай. Быть может, на нем захотят слетать.

И Чкалов не удержался, поднялся на самолете в воздух. С ним полетел Байдуков. Евгению Карловичу Чкалов сказал:

— Полечу, дорогуша, по старой памяти. Заодно проверю новое отопление машины.



Командир «АНТ-25» тов. Чкалов перед стартом. Фото М. Калашникова.

Стоман понимал, в чем дело. Он много не расспрашивал. Как-то само собой вышло так, что они договорились готовить машину к перелету.

III

Чкалов обладал высокоразвитым чувством коллективности в работе. Он никогда не говорил: «я полечу», а всегда: «мы полетим», или — «наш экипаж думает то-то и то-то сделать». И в этом не было ложной скромности. Все отношения между тремя друзьями были построены на принципе взаимного уважения, доверия и спаянности.

— Конечно,— говорил Чкалов,— каждый из нас порознь тоже чего-нибудь да стоит... Но все вместе мы можем сделать не втрое больше, чем один, а вдесятеро больше.

Каждый из них прекрасно знал, чего стоит другой. По-настоящему, глубоко и навсегда они познали себя и друг друга за 56 часов 20 минут прошлогоднего перелета.

Чкалов восстанавливал в памяти труднейшие моменты полета из Москвы до залива Счастье. Опыт 1936 года должен был пригодиться в 1937 году. Необходимо учесть все — взлет, встречу с циклоном, опасность обледенения, посадку в самых тяжелых условиях.

...Циклон они встретили тогда у Северной Земли. У острова Виктория они были спустя 16 часов 15 минут после вылета из Москвы. Отсюда было прямое направление на полюс. Чкалов, не отрывая рук от штурвала, повернул голову к Егору и, улыбаясь, показал в сторону полюса: дескать, чешем напрямую через полюс — в Америку. Егор засмеялся. Чкалов повернул машину на восток, взял курс на Землю Франца-Иосифа.

То, чего они так остерегались, внезапно обрушилось на самолет. Клочья тумана, плывшие впереди, с какой-то неимоверной быстротой выросли в грозную стену, скрывшую солнце.

Самолет медленно пополз вверх. И на высоте 3.000 метров было темно. Какая-то серая муть охватила машину. Термометр показывал минус 11 градусов. Крылья машины покрывались ледком. Самолет нырнул вниз. И внизу был туман. Самолет повернул на юг. И здесь был туман.

В сером полумраке Беляков занес в бортжурнал: «Идем слепым полетом, накрывает сверху, болтает, решили обходить с севера».

У Чкалова свело ноги. Он позвал Егора, стал сдавать ему вахту. Это была сложная, короткая и смешная операция. Чкалов отодвинулся на своем пилотском кресле в одну сторону и освободил одну педаль, оставляя руку на штурвале. Егор же ловко просунул свои ноги, уселся на краешек кресла. Затем он взял одной рукой штурвал. Чкалов освободил свою руку и уполз в сторону.

В слепом полете летчик стал набирать высоту, пробовал пробить облака. Пилоту казалось, что машина идет неправильно. Это было опасное чувство противовращения. Ложное чувство надо было побороть, требовалось вести машину точно по приборам.

Самолет достиг высоты 3.850 метров. Беляков коротко записал в борт-журнал: «Идем в облаках. Слепой полет. Началось обледенение». 19 раз самолет менял курс. То уходил вверх, то нырял вниз в поисках просвета. И когда, наконец, вырвались из цепких об'ятий обледенения, Байдуков радировал в Москву: «Все в порядке».

Вторично они подверглись обледенению в Татарском проливе. Самолет резко бросало. Чкалов вел машину на высоте 20—40 метров. Низкая облачность прижимала самолет к бушевавшим волнам. Чкалов круто разворачивался над водой, пытаясь вырваться из облаков.

Внезапно самолет оказался перед горой, вершина которой исчезала в тумане. С поистине сверхчеловеческим самообладанием Чкалов успел в какую-то неуловимую секунду повернуть самолет в сторону. (Вот когда пригодилось искусство высшего пилотажа, искусство испытания машин!). Валерий облегченно вздохнул. Губы у него запеклись, мучительно хотелось пить. Он смотрел вперед, не отрывая глаз,— в любое мгновение самолет мог врезаться в окутанную туманом сопку.

Он был командиром воздушного корабля. Он должен был принимать решение быстро, с наибольшей точностью. Мысль о том, что надо повернуть обратно в пролив и пробивать облака, совпала с движением штурвала. Медленно, кругами он набирал высоту. Облакам не видно было конца. Попрежнему хлестал дождь. На крепких крыльях стал образовываться ледок. Это было самое страшное. Вибрация и удары подтвердили, что машина обледеневает.

Чкалов обернулся, встретился глазами с Егором. Тот все понимал. В 9 ч. 25 м. Байдуков радировал в Хабаровск: «Туман до земли... Обледеневаем в тумане». Чкалов повел самолет вниз. Ветер и дождь срывали с крыльев лед. Вибрация прекратилась.

Высота была 20 — 30 метров. Под крыльями — раз'яренные волны. Москва приказывала произвести посадку. Валерий упорствовал. Он сделал еще несколько попыток пробиться, но все было напрасно. Каждый раз, когда Чкалов уходил вверх, траска самолета возобновлялась.

Командир экипажа обернулся к товарищам и, не отнимая рук от штурвала, кивком головы показал вниз. Байдуков и Беляков молча и согласно кивнули в ответ. Чкалов повел самолет на посадку. Егор стал выпускать шасси. Земля внизу была неровная, изрытая оврагами.

Летчики говорят, что у Чкалова «мягкая рука», что он блестяще умеет «притереть» машину на три точки. В заливе Счастье, в самый последний момент, в темноте перед ним вдруг блеснул овраг с водой. «Мягкой рукой» Чкалов мгновенно дал газ, перетянул обледенелую машину через овраг и сел на песчаную отмель. Беляков открыл задний люк самолета.

Летчики один за другим спрыгнули наземь. Байдуков, закрыв глаза, усталый, прислонился к крылу. Чкалов полез под самолет осматривать шасси. Колеса увязли в песке. Машина была в целости, без единой царапинки. Чкалов закричал громко, весело:

— Все в порядке, друзья!

IV

Вот почему Чкалов так дорожит своим экипажем и так ценит самолет «АНТ-25». И, несмотря на то, что он и его друзья прекрасно знают машину, готовясь к перелету, они вновь, не доверяя ни себе, ни машине, подвергли ее жесткому циклу испытаний. Все началось сызнова, точно они впервые знакомились с этим замечательным самолетом.

Первого июня Чкалов приехал на Московский аэродром. Моросил мелкий дождь, в небе плыли маленькие тучки. В дверях штаба Чкалова встретил Стоман. Они поздоровались. Глядя на Стомана, Чкалов заулыбался. У Евгения Карловича был такой вид, который подтверждал, что подготовка машины идет полным ходом,— он осунулся, загорел, глаза ввалились от бессонных ночей...

В кабинете на диване спал Беляков. Карты полета лежали на полу. Чкалов прошел к окну, взглянул на поле. Машина стояла на боковой дорожке. Размах ее крыльев достигал 34 метров. Замечательная машина с прекрасным удлиненнем крыла! Чкалов долго разглядывал ее.

— Эх, красавица,— тихо, чтобы не разбудить Белякова, сказал он, — лети, лети...

Он спустился вниз. Тягач повел машину на главную, бетонированную дорожку. Чкалов шел рядом с самолетом. На фюзеляже выделялась прошлогодняя надпись: «Сталинский маршрут». Чкалов получал: «Он будет продолжен, Сталинский маршрут будет продолжен».

Машину подвели на бетонную горку. Запустили мотор. Чкалов и Стоман молча слушали его работу. Звук был хороший, чистый. Чкалов повернул кепку козырьком назад. По узкой стремянке поднялся в машину. Сперва заходили элероны. Чкалов проверял управление. Самолет скользнул вниз по дорожке, разбежался и легко оторвался от земли. На низкой высоте Чкалов мастерски сделал крутой разворот.

— Ч-чорт,— восхищенно сказал Стоман.

Самолет ушел в Щелково. Там Чкалов и Байдуков подвергли его длительным испытаниям, тщательно готовили к перелету.

— Мое дело,— говорил Чкалов,— это хорошо взлететь и удачно посадить машину.

Он придавал большое значение взлету машины, полетный вес которой превышал 11 тонн. Освоение взлета занимало не последнее место в программе контрольных испытаний.

В эти дни Чкалов стал молчаливым и придирчивым. Худой, еще более вытянувшийся Евгений Карлович Стоман внимательно слушал и принимал все его замечания. И Байдуков и Беляков хорошо знали эту черту чкаловского характера. Именно сейчас, когда нужно было разрешить и устранить десятки мелочей, когда нужно было самым тщательным образом изучить поведение машины, Чкалов становился замкнутым и даже злым.

Врач требовал, чтобы Чкалов и его друзья выдерживали режим, больше спали, набирались сил. Но самым лучшим отдыхом для Валерия были прогулки по лесу. Он часами бродил среди сосен и веселый, возбужденный возвращался домой. Иногда уходил на ночь рыбачить. Рыбешка попадалась мелкая, скучная, но Чкалов подолгу сидел в лодке на реке. К рассвету небо светлело, туман шел над водой, иногда тишину прерывал далекий гул самолетов...

В середине июня Чкалов ночью прибыл в Москву. Сын уезжал в пионерский лагерь. Чкалов проводил Игоря до вокзала, усадил в вагон и, обнимая его, дал ему несколько отцовских советов.

— Ладно,—нетерпеливо сказал Игорь,— я научусь плавать, я буду жить в коллективе, я буду слушаться вожатых. Я все— буду. Но ты скажи мне, ты вот скажи, как у вас обстоит дело?..

Сын во многом напоминал отца: серыми глазами, белокурой головой, крепкими руками, манерой шумно двигаться.

— У нас все в порядке,—дружески сказал Чкалов,—подготовка идет полным ходом. Погода только режет нас.

Он посмотрел на небо и вздохнул. Игорь поцеловал его и тихо сказал:

— Желаю тебе успеха!

В шестом часу утра Чкалов совершил контрольный полет. Курс лежал на север. «АНТ-25» напоминал собою летающую лабораторию. Все подверглось последней, решающей проверке.

Это была генеральная репетиция. Мотор работал безотказно, машина вела себя безупречно. Чкалов снова и снова испытывал материальную часть, проверяя свои предыдущие наблюдения, повторность в поведении машины.

День, предшествовавший старту, был особенно томительным. Экипаж рано улегся спать. Во втором часу ночи Чкалов проснулся, поднял голову. За окном синел рассвет.

— Егор! Саша!— шопотом позвал он.— Пора!..

Б. ГАЛИН.

ПОРТЛАНД—МОСКВА

У ТЕЛЕФОНА—БАЙДУКОВ

В эти дни радиоаппаратная Центрального московского телеграфа жила напряженной жизнью. Сюда сходились сообщения о движении легендарного самолета Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова, впервые в истории человечества прокладывавших воздушную трассу из Москвы через Северный полюс в Северную Америку.

Всю ночь и весь вчерашний день десятки радиограмм отмечали победоносный полет отважных летчиков. Они все ближе и ближе приближались к финишу. В девятом часу вечера Москва приняла радостную весть из столицы США — Вашингтона. Самолет трех героев закончил свой исторический рейс, совершил посадку на аэродроме Ванкувер-Баракс, вблизи Портланда.

В 20 часов 50 минут наркому связи тов. Халепскому сообщили, что установлена радиотелефонная связь с Портландом. Члены правительственной комиссии немедленно поспешили на междугородную станцию. И. А. Халепский и М. М. Каганович надели наушники, приступили к разговору.

Москва: Кто говорит?

В Портланде у аппарата был Герой Советского Союза Байдуков.

Москва: Поздравляю вас с успешным перелетом. Как вы себя чувствуете?

— Все здоровы, — ответил Байдуков,— все здоровы, сели благополучно. От имени экипажа передаю привет партии, правительству, товарищу Сталину, членам Политбюро, социалистической родине.

Москва: Мы все вас обнимаем, целуем, шлем горячий привет!

Впервые осуществленный исторический радиотелефонный разговор Москва — Портланд продолжался около десяти минут.

ЗАДАЧА РЕШЕНА

Как и год назад, внимание всего мира в течение двух с лишним суток было приковано к чудесной краснокрылой птице, за которой три Героя Советского Союза прокладывали новый воздушный путь из одного полушария в другое через неизведанные пространства.

Посмотрите на карту этого необычайного перелета. Если даже считать, что сотни километров, отделяющих молчаливые ледяные просторы Северного полюса до острова Рудольфа, уже являются «изученной» трассой, то тысячи километров дальнейшего пути лежали через такие пространства, где еще никогда не пролетал самолет, где не ступала нога человека.

Не только так называемый «полюс недоступности», о котором ученые географы не имеют до сих пор ясного представления, но и земли, прилегающие к берегам Северной Америки, — все эти острова Патрика, Земля Бэнкса и другие, а также часть территории английского доминиона— Канады — все это дикие, пустынные места, сведения о которых крайне ограничены, где метеорологические условия трудны и посадка на сухопутном самолете невозможна без риска разбить машину.

В чем состояла задача этого необыкновенного перелета?

Задача состояла в том, чтобы исследовать и проверить возможность установления регулярной связи и сообщения по наикратчайшему направлению между двумя великими странами, расположенными в двух полушариях. Путь этот лежит через Северный полюс.

Заслуживает внимания прежде всего та исключительная организованность, систематичность, последовательность, с которыми была проведена подготовка этой небывалой в истории операции. Все было обдумано до мелочей. Изучены и взвешены все обстоятельства. Предусмотрены все детали. Подготовка материальной части, тренировка экипажа, изучение трассы, организация связи — все это было сделано спокойно, расчетливо и в то же время с настоящим большевистским размахом.

Началось с завоевания полюса, завоевания смелого и грандиозного. То, о чем человечество мечтало века, было осуществлено в течение нескольких недель. Точность, быстрота и настойчивость, с которыми была завершена арктическая операция товарищами Шмидтом, Водопьяновым, Молоковым, Папаниным и другими, еще ждут своей подробной оценки и тщательного изучения. После того как в пустынных ледяных просторах выгрузилась советская экспедиция, основала на дрейфующей льдине станцию «Северный полюс» и водрузила на нем красное советское знамя, некоторые предварительные существенные условия для успешного разрешения основной задачи — установления наикратчайшего воздушного сообщения между СССР и Соединенными Штатами Америки — были созданы.

Разумеется, Северный полюс еще далеко не освоен. Изучение его тайн едва началось. Но уже то обстоятельство, что мы имели возможность получить сведения о состоянии погоды на полюсе до вылета трансарктического самолета и во время его перелета через полюс, сыграло немаловажную роль в успехе этого смелого предприятия.

Что в конечном счете обеспечило победу?

Во-первых, ясность цели. Большевистская партия научила нас тому, что ясное представление о цели является одним из основных условий победы. Этому постоянно учит нас товарищ Сталин.

Во-вторых, непоколебимая воля к победе. Раз задача поставлена, ее нужно осуществлять без сомнений, без колебаний.

В-третьих, твердость характера, ломающая все и всяческие преграды на пути к намеченной цели.

К этому нужно добавить еще то высокое искусство, те отличные знания летного дела, то совершенное мастерство, которыми обладают люди, взявшие на себя выполнение этого трудного и почетного поручения партии и правительства.

И, наконец, надежность и безотказная работа всей материальной части самолета, созданного нашими конструкторами и рабочими из советских материалов на советских заводах.

Перелет Москва — Северная Америка через Северный полюс еще раз показал и подтвердил, что мы имеем такие кадры летчиков, которыми вправе гордиться. Мы особенно горды тем, что весь славный экипаж, о котором сегодня говорит и пишет весь мир, прошел школу в Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Чкалов и Байдуков прошли в рядах Военно-воздушных сил РККА весь путь от рядового летчика до летчика-испытателя. Штурман Беляков в рядах Военно-воздушного флота прошел не только штурманскую службу, но и получил прекрасную летную подготовку. Наша Красная Армия и ее Воздушный флот вырастили и воспитали эту славную тройку. Работа на ответственнейшем посту летчиков-испытателей помогла им в совершенстве овладеть техникой и дала им особенную закалку. Все они настоящие советские патриоты, горячо преданные родине и великому делу Ленина—Сталина.

Перелет через Северный полюс — направление наикратчайшее, но и в то же время очень трудное. Невозможно перечислить все опасности и трудности, которые стояли на пути героического экипажа. Об этом он расскажет более подробно по возвращении на родину. Недостаток ориентиров — земных и астрономических — на протяжении сотен и тысяч километров, разнообразие и частая перемена метеорологических условий, опасность обледенения, слепые полеты в сплошных облаках и т. д. и т. д. — все это надо было преодолеть с исключительной выдержкой и настойчивостью.

Прочтите их радиограммы с пути — какая лаконичность, какое спокойствие, какое самообладание! «Все в порядке» — повторяют они неизменно в каждом донесении.

Да, все в порядке. И вот сказка стала былью. Основная техническая задача перелета блестяще разрешена: доказана фактическая возможность перелета из Советского Союза в Соединенные Штаты Америки наикратчайшим путем через Северный полюс. Трудно переоценить экономическое, политическое и культурное значение этого события, этой новой нашей победы.

Три советских летчика, три гордых сокола нашей страны вписали славную страницу в историю культурных завоеваний человечества. Они совершили этот подвиг не в погоне за личной славой и почестями, а во имя славы и могущества своей великой родины. Весь советский народ гордится ими. Наша гордость возрастает еще в большей степени от сознания, что за этими тремя славными именами — Чкалова, Байдукова и Белякова — стоят тысячи и тысячи таких же безгранично преданных своей социалистической родине, смелых и отважных летчиков, в совершенстве владеющих техникой и готовых по первому зову партии и правительства пойти на штурм неприступных крепостей — во имя родины, во имя великого дела Ленина—Сталина.

Я. АЛКСНИС.
Начальник Военно-воздушных сил РККА.

В штабе перелета

Колеса «АНТ-25» в последний раз коснулись бетонной дорожки Щелковского аэродрома и повисли в воздухе, чтобы через несколько десятков часов снова пробежать по далекой земле Северной Америки. В эту историческую минуту старта краснокрылой птицы приступил к исполнению своих обязанностей штаб беспосадочного перелета по маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка.

Небольшую комнату, залитую солнцем, сразу заполнили пилоты, штурманы, инженеры-моторостроители, инженеры по аэродинамике, связисты, метеорологи, специалисты по радио.

В одно мгновенье комната преобразилась. Карты заполнили все: их развесили по стенам, ими завалили столы и стулья, забили все углы.

На самом видном месте лежит небольшой разграфленный и расписанный лист бумаги. Содержание этого листа знают наизусть все, кто находится в штабе перелета. Лист называется: «Вахта «АНТ-25»— штурманская и по связи».

Это — копия расписания, которое находится на борту самолета. Жизнь экипажа размечена тут по часам и минутам: прием с земли, передача на землю, навигационные измерения и расчеты, астрономия, отдых, составление радиограмм, запасное время, доклад командиру, принятие пищи, смена.

Здесь, в штабе, знают точно, когда и чем заняты участники перелета. Вот сейчас все с нетерпением ждут первой радиограммы с борта «АНТ-25». По расписанию скоро должна быть передача на землю.

С первой же минуты в штабе началась бурная, кипучая жизнь. Начальник штаба В. И. Чекалов и его помощники П. О. Хорецкий и Д. И. Антонов говорят одновременно по нескольким телефонам. Инженеры Тайц, Ведров, Минкнер склонились над картами, схемами.

Вычерчиваются и составляются графики пути, кодовые таблицы для связи с самолетом, подсчитывается расход горючего, регулярно принимаются сводки и прогнозы погоды. Миниатюрный самолетик, вырезанный из красной бумаги, передвигается на карте по вычерченной трассе.

Обгоняя одна другую, летят радиограммы с Анадыря, с Диксона, из Амдермы, с острова Рудольфа, из Хабаровска, Якутска, Мурманска, Ленинграда...

Содержание радиограмм совпадает. Все станции передают о блестящем продвижении самолета вперед, к Северному полюсу.

Полюс все ближе и ближе.

Каждая радиограмма, получаемая в штабе в эти часы, подтверждала высокое мастерство, находчивость, хладнокровие и бесстрашие участников перелета.

...Ночь. Работа в штабе не прекращается ни на минуту. Неумолчно звонят телефоны. Испещренные сотнями цифр, записей, астрономических и метеорологических знаков и обозначений, лежат стопы больших и малых карт.

В комнату стремительно входит начальник Главной аэрометеорологической станции тов. В. И. Альтовский. Члены Правительственной комиссии по организации перелета М. М. Каганович и А. Н. Туполев встречают его вопросом:

— Ну, как погода?

— Хорошая, — весело отвечает Альтовский, которого здесь в шутку называют Циклон Циклонович, — хорошая до самого полюса!

От этого сообщения всем становится как-то легче, исчезает усталость, люди закуривают, выходят на короткие минуты за дверь, на балкон, подышать свежим ночным воздухом.

...Второй день работает штаб. После 11 часов 15 минут, когда Беляков радировал: «Все в порядке. Перехожу на связь с Америкой. Путевая скорость 200 километров в час. Рассчитываю быть в 10 час. 40 мин. (по гринвичскому времени) над островом Патрика»,—связь с самолетом прерывается. Здесь, в штабе, ощущается беспокойство, сюда звонят, требуют сообщить, где «АНТ-25».

Поздно вечером удается установить местопребывание воздушного корабля. «АНТ-25» уже совсем далеко от Советского материка, далеко за Северным полюсом. Он летит над Канадой.

...Всю ночь и весь вчерашний день в штаб прибывали сообщения из Нью-Йорка, из Вашингтона, из Сиэттля, из Сан-Франциско, с радиостанций Анадыря и бухты Провидения. Все рации Канадского корпуса связи слушали самолет «АНТ-25»; радиостанции авиауправления министерства торговли в Сиэттле и Кетчикане принимали сообщения с борта краснокрылой птицы.

Днем в штаб приехала Ольга Эразмовна Чкалова. Она спокойна, уверена за Валерия Павловича, за его боевых товарищей. Звонит Антонина Дмитриевна Белякова. «Что нового?» Ей передают последние сведения.

На столе в штабе лежит подробное описание аэродромов Северной Америки. Окланд, Реддинг, Корнинг...

...«АНТ-25» мчится над Северной Америкой. Скоро финиш!

А. ПОНЕВЕЖСКИЙ.

Привет пионерам трансполярных полетов!

Москва, редакции «Правды»

АМДЕРМА, 20 июня. **(Радио).** Мы, участники Северной экспедиции, с величайшей радостью узнали о выдающейся победе Чкалова, Байдукова и Белякова. С напряженным вниманием мы следили за каждым этапом перелета, принимая донесения на радиоузле Амдермы.

Удивительная у нас страна! Неисчерпаемы ее инициатива, смелость и творческое величие. Нам лично особенно радостно, что наша заканчивающаяся экспедиция так скоро начала приносить практическую пользу, что Чкалову пригодился радиомаяк острова Рудольфа и особенно ледовая станция у полюса. Смелый полет Чкалова—следующий важнейший этап в освоении Арктики, непосредственно переходящий в практическое использование нового воздушного трансполярного пути. Не сомневаюсь, что этот изумительный рейс вызовет восхищение во всем мире.

Последние события в Арктике вплотную приводят нас к практической реализации трансполярной линии. Один из ее вариантов идет по пути Чкалова: Москва—Северная Америка, т. е. почти по дуге большого круга. Необходимо изучить и другой вариант, который свяжет Москву непосредственно с Нью-Йорком и Чикаго — деловыми центрами США. И этот путь лучше проложить тоже через полюс, так как в высоких широтах, где слаб магнитный компас, легче всего итти по меридиану, пользуясь солнечным указателем курса. На полюсе путь поворачивает на меридиан Нью-Йорка, проходя через Землю Гранта, западнее Гренландии, через Баффинову Землю и Западный Лабрадор.

Для осуществления регулярных рейсов надо прежде всего иметь в указанных местах и вообще в американском секторе Арктики такие же полярные станции, какие построил Советский Союз, и создать несколько промежуточных авиабаз. Все это осуществимо. В частности ледоколы без труда могут доставить горючее и все материалы для постройки и оборудования баз в намеченные пункты.

Разумеется, такое дело требует сотрудничества народов и государств к их взаимной выгоде и к выгоде всего человечества.

Горячий привет Чкалову, Байдукову, Белякову — пионерам трансполярных полетов, первым победителям на великом пути!

О. ШМИДТ.

ДРУЗЬЯ РАПОРТУЮТ РОДИНЕ

Казалось бы, — что им тревожиться!
Слава уже засверкала.
Имена их уже прогремели,
пролетели из края в край.
Пиши, Беляков, мемуары,
лови карасей, Чкалов,
Изучай, Байдуков, природу,
живи себе, отдыхай.
Но не такие люди
Герои страны Советов,
Больше всего на свете
любят они труд.
Зовут их к себе маршруты,
полные гроз и ветра,
Слава и счастье родины
их к новым полетам зовут.
Летит знаменитая тройка:
Беляков, Байдуков, Чкалов.
Три прославленных друга,
их любит страна моя.
Большая Земля окончилась,
ползут ледяные скалы,
Шмидтовские, водопьяновские,
папанинские края.
Упорные люди — летчики
Советского Союза,
Вот налегли на полюс,—
не дают старику вздохнуть.
Одни на него выгружают
многие тонны груза,
Другие над ним пролетают,
только рукой махнув.
Где-то внизу сверкает
льдов голубая корона.
Снова Северный полюс
слышит мотора гром.
Морщится старый полюс,
жалуется покоренный:
«— Я же все-таки полюс,
а не Тушинский аэродром».
Да, ты все-таки полюс.
Ты еще грозен и страшен.
Не всякий пожатье выдержит
твоей ледяной руки.
Но Чкалов тверд и спокоен,
Но Байдуков на страже,
А с Беляковым беседуют
радиомаяки,
А наши моторы надежны,
четки, неутомимы.
Один лишь на самолете,
но он не подвел, не сдал.
Он приближается к цели,
Крылатый посланец мира,
Промчалась над океаном
советской страны звезда.
Летит самолет над дальним,
над незнакомым берегом.
Репортеры работают бешено
в такой исторический час.
Беляков собирает вещи:
«Все в порядке! Америка».
Друзья рапортуют родине,
что выполнили приказ.
В созвездье побед Союза
новая входит победа,
Пожимает героям руки,
торжествует страна моя.
Я в этом полете не был,
просился — не взяли поэта,
Но пробралось мое сердце
к вам в самолет, друзья.
Звени же, строка стихотворца,
греми же, могучая песня,
В честь воспитанных Сталиным
крылатых советских людей.
Летят самолеты Союза,
и кто мне покажет место —
Куда бы наши товарищи
не смогли долететь!

ВИКТОР ГУСЕВ.

Париж ожидает...

(По телефону от специального корреспондента «Правды»)

ПАРИЖ, 20 июня. 10 лет назад американский летчик Чарльз Линдберг перелетел через Атлантический океан и опустился на аэродроме Ле Бурже под Парижем. Это было выдающейся демонстрацией успехов в развитии авиации и показывало непревзойденный до этого героизм американского летчика.

В часы, когда передается эта корреспонденция, Париж ожидает радиограммы из Северной Америки о благополучной посадке советского самолета «АНТ-25». Уже вторые сутки имена Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова, Белякова не сходят со страниц парижских газет. Славные советские пилоты знакомы столице Франции. В прошлом году они прилетели сюда на своем замечательном самолете «Сталинский маршрут» для участия в Международной авиационной выставке. Многим французам удалось тогда видеть эту легендарную машину и ее героический экипаж. Миллионы людей, внимательно ожидающих окончания небывалого перелета, искренне желают успеха отважной тройке, победившей полярную стихию и впервые проложившей великий воздушный путь между СССР и США. Эти настроения отражаются во всей французской прессе. Сообщения канадских и американских радиостанций о продвижении самолета «АНТ-25» публикуются на первых страницах. Многие газеты помещают портреты экипажа, биографию летчиков и карту полета.

«Пари миди» и «Журналь» подчеркивают, что советские летчики совершают подвиг исключительного значения, связывая одним взмахом крыльев СССР и США через пустынные районы, простирающиеся на тысячи километров. Гигантская работа Советского Союза в Арктике позволила его авиации сделать попытку перелететь через полюс.

«Однако не в этом заключается главный интерес подобного достижения, — заявляет «Попюлер» в статье «Смелый полет».—Воздушная связь через полюс между Советским Союзом и Соединенными Штатами Америки имеет огромное преимущество по сравнению с другими путями сообщения. Именно советской авиации принадлежит заслуга впервые осуществить это предприятие».

«Пепль» подробно останавливается на трудностях перелета и пишет, что советский самолет прошел такие районы, куда еще не проникал ни один исследователь.

«Эвр» цитирует выдержку из статьи Белякова в «Правде» о маршруте и выражает мнение, что в дальнейшем путь, проложенный советскими пилотами, будет использован для коммерческих сообщений.

Посетители советского павильона Международной выставки с огромным интересом рассматривают скульптуру Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова, Белякова. На выставке подготовляется небольшой отдел, посвященный героическому перелету.

Л. ХВАТ.

СЛАВА СТАЛИНСКИМ ГОРДЫМ СОКОЛАМ

Чкалов, Байдуков и Беляков вписали еще одну славную страницу в историю побед страны социализма. Молодцы, герои-летчики! Всей армии стахановцев нашей страны надо держать равнение на этих замечательных людей. Привет сталеваров героическому экипажу.

Макар Мазай.

* * *

Даже и у нас — водителей паровозов дух захватывает от такого перелета. Чтобы поспеть в соревновании за этими водителями машин, надо много и хорошо над собой работать.

По сталинским маршрутам наша страна явит миру еще немало таких чудес.

Петр Кривонос.

* * *

Восхищаюсь беспримерным мужеством неустрашимых соколов, воспитанных великим Сталиным. В то время как фашистские самолеты уничтожают города Испании, советская авиация покоряет полюс, *прокладывает новые воздушные пути*, завоевывает вершины науки.

Только люди советской страны могут разрешать такие величественные задачи, проявлять такую смелость, выдержку и настойчивость в достижении поставленной цели.

Слава сталинским соколам!

Их замечательные дела воодушевляют каждого гражданина советской страны на борьбу за процветание, за счастье любимой родины.

Алексей Стаханов.

* * *

Сталин окрылил наше поколение советских людей. Дальше всех полетели Чкалов, Байдуков и Беляков.

Горячие дни стоят нынче. Фашистские пилоты тоже по горло заняты — они обстреливают мирные селенья испанцев, они расстреливают по дорогам Испании спасающихся от них стариков, матерей и детей. И в эти самые дни советские люди преподносят человечеству такие два подарка — завоевание Северного полюса и перелет через него — Москва — Портланд.

Наша страна — олицетворение всех надежд человечества. Фашизм — это смерть. И победим мы, потому что нас ведет дорогой Сталин, потому что у нас такие люди, как Чкалов, Байдуков и Беляков.

Привет героям от девушек-трактористок.

Паша Ангелина.

ВО СЛАВУ РОДИНЫ, ВО СЛАВУ ТРУДЯЩИХСЯ ВСЕГО МИРА

ЛЕНИНГРАД, 20 июня. **(Корр. «Правды»).** Чувство огромной радости и гордости за свою великую родину охватило слушателей и преподавателей Военно-политической академии имени Толмачева, когда они узнали об успехе грандиозного перелета Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова. Во всех подразделениях академии состоялись митинги. С любовью говорили выступавшие об отважной тройке Героев Советского Союза — Чкалове, Байдукове, Белякове, еще раз продемонстрировавших перед лицом всего мира героизм и искусство, на которые способны лишь люди, воспитанные советской страной, большевистской партией. Только *советская сталинская авиация могла* разрешить непреодолимые трудности, стоявшие на пути завоевания полюса, на пути беспосадочного перелета Москва—Северный полюс — Северная Америка.

Горячо приветствуя смельчаков Чкалова, Байдукова, Белякова, — толмачевцы говорили о том, как жалки всякие гамарники, тухачевские, якиры и прочие агенты фашизма, пытавшиеся нанести удар несокрушимой мощи нашей родины. Мы сильны, могучи. Сталин ведет нас к новым и новым победам во славу социалистической родины, во славу трудящихся всего мира.

СТАЛИН ВОСПИТАЛ ГЕРОЕВ-ПОБЕДИТЕЛЕЙ

(Резолюция рабочих вечерней смены завода «Электросила» — Ленинград)

Радио принесло весть о новой победе славных сталинских соколов — Чкалова, Байдукова и Белякова. Москва — Северный полюс — Северная Америка без посадки! Блестяще осуществлен невиданный *в мире перелет. Воплощена в жизнь мечта* величайших умов человечества. Соединены кратчайшей сталинской трассой две страны мира и два великих народа.

В эти дни электросиловцы, как и вся страна, были вместе с героическим экипажем «АНТ-25». С волнением следили мы за полетом, но вместе с тем мы были абсолютно уверены в победе, потому что хорошо знали мужество, отвагу, изумительное мастерство и железную выдержку Чкалова и его товарищей, хорошо знали безотказную работу советских моторов. Мы были уверены в победе потому, что вдохновлял и направлял этот легендарный полет гениальный Сталин. Нет границ нашей преданности и восторгу, нет предела нашей гордости! Чкалов, Байдуков и Беляков показали, на что способны советские *люди*.

Героический полет «АНТ-25» — лучшее доказательство несокрушимой мощи и неисчерпаемой силы нашей социалистической родины. Никакой враг не устоит перед мужеством наших Чкаловых. Пусть помнят фашистские гады: страна Советов — страна героев.

Слава лучшим сынам нашей родины, сталинским питомцам Чкалову, Байдукову и Белякову! Слава в веках великому Сталину, воспитавшему замечательное поколение героев-победителей!

Перелет мирового значения

АНКАРА, 20 июня. (ТАСС). Сообщения о беспосадочном полете советских летчиков Москва — Северный полюс — Северная Америка встречены в Анкаре с огромным интересом. Представители турецкой печати в беседе с корреспондентом ТАСС выразили свое восхищение достижениями советской авиации, только-что завоевавшей Северный полюс и уже совершающей этот мирового значения перелет.

УЧИТЬСЯ ПО-ЧКАЛОВСКИ ВОДИТЬ САМОЛЕТЫ

СВЕРДЛОВСК, 20 июня. **(Корр. «Правды»).** С огромным вниманием следят трудящиеся Советского Союза за невиданным полетом самолета «АНТ-25». В редакциях газет непрерывно раздаются телефонные звонки, отовсюду идут письма.

Комсомольцы Верхисетского завода пишут:

— Мы горячо приветствуем отважных советских летчиков. Только нашей стране под силу организовать подобный перелет. Летчики окружены у нас любовью и заботой всего народа, партии и лично товарища Сталина. Боевой горячий комсомольский привет вам, товарищи Чкалов, Байдуков, Беляков.

Курсанты и командиры Свердловского аэроклуба прислали следующую телеграмму:

— Нам, молодым пилотам, есть у кого учиться бесстрашию, мужеству, мастерству, любви к родине. У нас есть Чкалов, Беляков, Байдуков. У нас есть Молоков, Водопьянов, Спирин. Мы счастливы, что родились и живем на советской земле. Будем учиться по-чкаловски водить самолеты!

ПОБЕДА СОВЕТСКОЙ НАУКИ, ТЕХНИКИ И ЛЮДЕЙ

Героика наших дней стала обыденным делом, и мы зачастую не совсем точно представляем себе, какие при этом преодолеваются трудности. Взлет на перегруженной машине требует от экипажа большого мастерства и выдержки, ибо самолет в это время особо чуток к управлению. Малейшая неточность в пилотировании может повлечь за собой катастрофу. На всякой неизведанной трассе летчиков подстерегают тысячи неожиданностей и трудностей. В *особенности это нужно отнести* к трассе Москва—Северный полюс—Северная Америка. Здесь и коварные туманы, вызывающие обледенение самолета, и дикие неожиданные штормы со снежными бурями и грозами. Если летчик преодолевает все эти неприятности, природа еще не сдается. Она старается сбить летчика с пути магнитными бурями, влияющими на компас.

Стальная птица с начертанными на ней великими словами «Сталинский маршрут» преодолела все трудности небывалого перелета. Это достойный ответ на злобный визг фашистской прессы о нашей «слабости».

Летчик-испытатель ЦАГИ АЛЕКСЕЕВ.

НОВАЯ СТРАНИЦА СЛАВНЫХ ПОБЕД

В золотую книгу побед советской авиации вписана новая славная страница. Показав всему миру блестящие образцы мужества, организованности и социалистической техники в завоевании Северного полюса, наши сталинские соколы вновь поразили мир большевистской отвагой и настойчивостью.

С каждым годом растет и совершенствуется наша большевистская техника, с каждым годом растут и мужают кадры *наших отважных героев-летчиков*.

В 1929 году перелет «АНТ-4» — «Страна Советов» из Москвы в Нью-Йорк, в котором я участвовал, продолжался с посадками около 2 месяцев, а ныне — мощный красавец самолет «АНТ-25», впервые в мире без посадки, меньше чем в трое суток проложил трансарктическую трассу между двумя континентами.

Мысленно крепко жму руки моим друзьям Чкалову и Байдукову и их славному штурману Белякову.

Привет Героям Советского Союза, покрывшим неувядаемой славой сталинское знамя советской авиации!

Летчик-орденоносец Ф. Е. БОЛОТОВ.
Ленинград.



Беспосадочный перелет Москва — Северный полюс — Северная Америка. «АНТ-25» в воздухе. Фото М. Калашникова.

М. М. КАГАНОВИЧ

ДЛЯ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ АВИАЦИИ ЗЕМЛЯ НЕВЕЛИКА!

Тройка храбрых и отважных завершила беспримерный в истории авиации перелет из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс. Смелые сталинские орлы соединили два материка и тем самым продемонстрировали всему миру силы советской сталинской авиации. Верные сыны великой родины, настоящие большевики, они преодолели все и всяческие препятствия, показав могущество советской страны.

Кровавый фашизм готовит братоубийственную войну. Он уже сеет смерть на Пиренейском полуострове. Он готовит злодейское нападение на Советский Союз и с этой целью посылает к нам свою подлую агентуру, троцкистско-бухаринских вредителей и шпионов, *явившихся находкой для* фашистов. Мы беспощадно уничтожаем фашистскую шпионскую сволочь внутри нашей страны. Фашизм будет также раздавлен в открытом бою, если он осмелится напасть на нас. Ведь Чкаловы, Байдуковы, Беляковы олицетворяют собой всю советскую авиацию, весь советский народ. Народ, имеющий таких сынов, непобедим и несокрушим!

Наша авиация еще молода. Тем не менее она уже накопила немалый опыт. Чтобы совершить смелый перелет из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс, надо, во-первых, обладать высоким уровнем конструкторской мысли; во-вторых — производственной базой, которая сумела бы осуществить идею конструктора; в-третьих — кадрами самолетостроителей, владеющих техникой, и кадрами идейных и закаленных летчиков, владеющих высоким мастерством. Нынешний перелет показал, что страна наша обладает всеми этими возможностями для завоевания высот мировой авиации. У нее есть свои конструктора, своя производственно-техническая база, кадры рабочих, инженеров и техников, кадры летчиков, всем существом своим преданных партии и советской власти. Перелет показал, что работники советской авиационной промышленности обладают всем необходимым для решения новых, еще более трудных задач. Работники советской авиационной промышленности, зная свои успехи, помнят о своих недостатках. Они с удовольствием и радостью торжествуют сегодня победу, но не зазнаются. Техника не стоит на месте. Она постоянно движется вперед. Нам нельзя отставать, и мы не будем отставать, помня указания товарища Сталина о том, что наши самолеты должны летать дальше всех, выше всех и скорее всех.

* * *

Своим прошлогодним перелетом на самолете «АНТ-25» по Сталинскому маршруту Чкалов, Байдуков и Беляков показали высокий класс мастерства и по достоинству получили звания Героев Советского Союза. Как подлинные большевики, сталинские воспитанники, они не удовлетворились достигнутым и стремились к решению еще более трудных задач. Уже *вскоре после перелета Москва—остров* Чкалов — Москва они задумали совершить еще более смелый перелет—в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс.

В сентябре месяце прошлого года Чкалов, Байдуков и Беляков прислали мне письмо, в котором они писали: «Мы приложили все свое мужество и все свои знания на выполнение Сталинского маршрута. В результате выполнения этого перелета появилась у многих уверенность в огромных возможностях наших советских самолетов и советских летчиков. Многие неверящие теперь стали предлагать свои услуги. Мы, конечно, рады, что этот перелет кое-кому поставил мозги на место, поучив их показом. Но мы хотим, чтобы на будущее и нас не забыли, так как мы, накопив арктический опыт, испытали всю материальную часть в действительных арктических условиях. **Очень хотим выполнить полет через Северный полюс** уже более подготовленными, чем раньше.

Самолет есть — это «АНТ-25».
Мотор есть — это «АМ-34».
Оборудование — отработано.
Люди (экипаж) — наша неразлучная тройка».

Какой уверенностью в силах советской авиации, какой уверенностью в своих собственных силах дышит это письмо!

Чкалов, Байдуков и Беляков обратились к товарищу Сталину и правительству с просьбой разрешить им перелет. Товарищ Сталин беседовал с героической тройкой и *вдохновил* их на совершение нового подвига. Правительство разрешило перелет Москва—Северный полюс—Северная Америка на самолете «АНТ-25». Была создана Правительственная комиссия.

Подготовка перелета была поручена Народному комиссариату оборонной промышленности. 28 мая был издан приказ по наркомату о быстрейшей и в то же *время наиболее тщательной подготовке всей* материальной части к перелету. Лететь собирались между 15 и 20 июня. Срок для подготовки был весьма незначительный. Однако опыт подготовки самолета «АНТ-25» к перелету по Сталинскому маршруту многому нас научил, поэтому мы могли поставить перед собой задачу в течение каких-нибудь двух—трех недель подготовить самолет в далекий рекордный путь.

Ответственность за подготовку материальной части и проведение всех испытаний самолета «АНТ-25» была возложена на работника Центрального аэро-гидродинамического института (ЦАГИ) тов. В. И. Чекалова.

Для непосредственной подготовки самолета к перелету был составлен земной экипаж в следующем составе:

Стоман — ведущий инженер по самолету, ответственный за своевременную и тщательную подготовку всей материальной части самолета и проведение испытаний в воздухе. Бердник — бортмеханик самолета, ответственный за подготовку самолета и *моторного оборудования к испытательным* полетам и перелету. Енгибарьян — ответственный инженер по электро-навигационному и кислородному оборудованию. Минкнер — ответственный за приемку мотора и его испытания на заводе им. Фрунзе, а также за контрольную работу мотора на самолете и контрольные испытания топлива и смазочных материалов. Сухой — ответственный за всю конструкцию самолета. Тайц — ответственный за расчеты дальности и составление графика перелета. Аршинов — ответственный за всю радиоаппаратуру. Голдобенко — ответственный за изготовление, приемку и контрольные работы на самолете всех электрических аггрегатов, изготовленных заводом им. Лепсе. На тт. Коломацкого, Бенедиктова, Лебедева, Ханова, Погосского, Андреева, Родзевича была возложена *ответственность за состояние* аэронавигационного оборудования, контрольно-измерительных приборов, средств посадки на воду, средств подогрева кабины и масла, окраску и отделку самолета.

Все эти люди проделали огромную напряженную работу и обеспечили полную готовность самолета к ответственному перелету.

Наркомат оборонной промышленности предложил всем своим заводам, а Наркомат тяжелой промышленности — своим обеспечить самолет и экипаж всем необходимым оборудованием и снаряжением. Промышленность, имея немалый опыт подготовки самолетов к рекордным полетам, и на этот раз сумела использовать свой опыт и быстро сделать все необходимое для *тт. Чкалова, Байдукова и Белякова*.

Главное управление авиационной промышленности привлекло к подготовке перелета все организации, которые могли принять в ней участие. Наркомат водного транспорта приказал капитанам советских судов, которые будут находиться в период перелета в районе Шпицбергена, Баренцова моря и Ледовитого океана, установить беспрерывное наблюдение за эфиром. Подобное же указание получили суда Главрыбы. Военным радиостанциям, радиостанциям пограничной охраны, береговой обороны и Северной военной флотилии было приказано слушать работу самолета «АНТ-25». В случае, если бы экипажу «АНТ-25» пришлось совершить вынужденную посадку, силы авиации, военного и гражданского морского флотов и пограничной охраны были бы брошены им на помощь. Страна, посылая своих храбрецов в грандиозный перелет, сделала все необходимое для того, чтобы в случае опасности притти им на помощь. Сознание того, что за спиной каждого отважного человека советской страны стоит весь народ, стоит могучая партия Ленина — Сталина, могучее правительство страны Советов, сознание того, что товарищ Сталин лично руководит рекордными перелетами советских летчиков,—все это повышает их уверенность в собственные силы.

Окруженные любовью и вниманием всей страны, герои мчались через океан, через ледовую пустыню, через высокие хребты Скалистых гор. Они оправдали доверие страны, доверие партии, доверие товарища Сталина. Партия и страна гордятся ими, а особенно горды работники авиационной промышленности, в чьей среде воспитались Валерий Чкалов, Георгий Байдуков и Александр Беляков. Выдержали экзамен летчики, выдержали экзамен строители самолета, выдержали экзамен наши связисты, крепко и много поработавшие над обеспечением успеха перелета.

* * *

Авиация коренным образом изменила представление человечества о расстоянии, быстроте и высоте движения. Маркс и Энгельс указывали на изменения в экономике, вытекающие из возрастания скорости средств передвижения и сокращения пространственной отдаленности во времени. В наш век авиации, именно ей, принадлежит революционная роль в сокращении пространства. Советская авиация, используя опыт мировой техники, делает быстрые шаги в повышении дальности, высотности и скорости.

В истории нашей авиации наиболее значительны последние годы. Герой Советского Союза тов. Громов совершил полет более чем в 12.000 км без посадки. Мировые рекорды высоты установили Коккинаки, Юмашев и другие героические летчики. От Москвы до острова Чкалова без посадки пролетели Чкалов, Байдуков и Беляков. На Северном полюсе высадился целый отряд воздушных кораблей Водопьянова, Молокова, Алексеева и Мазурука. Теперь триумфальный перелет Чкалова, Байдукова и Белякова в Америку через полюс! Шаг за шагом советская авиация двигалась к установлению этого рекорда. Она совершила то, о чем мечтали лучшие умы человечества, она завоевала полюс и водрузила на нем красное советское знамя, она нашла кратчайший путь между двумя материками.

Но и это еще не все! Наш советский самолет выдержал прекрасный экзамен на дальность. Нам предстоит теперь выдержать экзамен и на скорость. За время, прошедшее после создания самолета «АНТ-25», и мировая техника, и советская авиационная культура накопили новый опыт, позволяющий повысить скорости самолетов. Перелет в Соединенные Штаты Америки явился *крупным этапом в развитии нашей авиации*, но не последним. Мы можем не только мечтать, но и конкретно готовиться к совершению подобных перелетов с вдвое большей скоростью. Мы должны ставить перед собой задачу—создать самолеты дальних полетов, обладающие большей скоростью. Работники советской авиационной промышленности могут теперь думать над тем, как бы пролететь вокруг всего земного шара. Наши летчики показали, что для большевистской авиации земля невелика!

Кто мог 5—6 лет назад мечтать о перелете через полюс? Кто мог мечтать о столь быстром завоевании суровой Арктики?

Только большевики могли об этом мечтать. Сегодня их мечта осуществилась. Большевики показали, что они—подлинные носители прогресса и культуры.

Большевики завоюют воздух! Чкалов, Байдуков, Беляков, десятки сегодняшних Героев Советского Союза и тысячи людей, которые будут героями завтра, — порука тому.

Сталинским орлам, воспитанникам партии — Чкалову, Байдукову и Белякову вместе со всей страной крепко жмем руки!

Погода на трассе

Герои-летчики нашей страны блестяще закончили прокладку нового и самого близкого воздушного пути из СССР в Северную Америку. Обычно успех любого, даже заурядного, полета в значительной степени зависит от метеорологических условий и от того, насколько экипаж самолета знает прогноз погоды. Нетрудно представить себе, какое огромное значение имела метеорологическая служба в организации беспосадочного трансарктического перелета через Северный полюс.

В Советском Союзе существует Главное управление гидрометеорологической службы, ведающее организацией метеорологической сети. Изучение и практическое освоение Арктики осуществляются Главным управлением Северного морского пути, которое имеет целый ряд своих метеостанций, расположенных в советском арктическом секторе, занимающем почти половину Арктического бассейна.

Беспосадочный перелет Чкалова, Байдукова и Белякова обслуживали метеостанции этих обоих управлений (в том числе дрейфующая станция «Северный полюс»), а также Центральный институт погоды СССР и метеорологические службы Вашингтона и Сан-Франциско.

Непосредственное оперативное обслуживание полета осуществляла Главная аэрометеорологическая станция (ГАМС) воздушных сил РККА.

Как же была организована метеорологическая служба полета?

Основательным изучением характера метеорологических явлений на трассе Москва — Северный полюс — Северная Америка ГАМС занимается уже в течение ряда лет. До последнего времени мы ежедневно составляли две карты погоды Северного полушария. Для составления карт, помимо сводок советских и американских метеостанций (в Вашингтоне и Сан-Франциско), используются радиосводки метеостанций Азорских островов, Панамы, сообщения о погоде, передаваемые судами, плавающими в Тихом и Атлантическом океанах, и т. д. Таким образом, наши карты достаточно полны.

Чтобы наиболее точно определить, какая будет погода в первые часы полета, карты погоды Северного полушария составлялись через каждые шесть часов, т. е. четыре раза в сутки, еще за несколько дней до старта. Кроме того, отдел долгосрочных прогнозов Центрального института погоды работал над составлением картсхем прогноза погоды на месяц вперед.

На основании этих наблюдений было установлено, что наиболее благоприятная обстановка для перелета будет во второй половине июня. Уточнение режима погоды на трассе перелета в дальнейшем производилось на основании метеорологических прогнозов, ежедневно составляемых вперед на три дня. Попутно составлялся так называемый вертикальный разрез предполагаемого состояния атмосферы.

Но иметь прогноз погоды на три дня — это еще полдела. Нам предстояло установить, когда будет подходящая погода для старта. Требовалось, чтобы в момент старта температура воздуха не превышала 16 градусов тепла, так как более высокая температура могла вызвать перегрев мотора, нарушить установленный режим полета и привести к значительному увеличению разбега тяжелой машины.

Для того, чтобы тяжело нагруженный самолет мог быстро оторваться от земли, ветер при взлете должен был быть либо встречным, либо слабым боковым, но ни в коем случае не попутным.

Наконец, опять-таки из-за большой загруженности самолета, было совершенно необходимо, чтобы первые 6—8 часов он летел, не встречая дождей, шквалов и облачности на высоте ниже 600 метров.

Как показали наши наблюдения, всем этим требованиям должна была отвечать погода в ночь с 17 на 18 июня. Узнав об этом, экипаж самолета начал готовиться к старту. На-руки летчикам были выданы прогноз погоды на 18—20 июня, схема вертикального разреза предполагаемого состояния атмосферы на всем протяжении маршрута и карта погоды Северного полушария.

В 4 часа 05 минут утра 18 июня Чкалов мастерски поднял машину в воздух. С этого момента одна из московских радиостанций, дублируемая радиостанцией Диксона, начала передавать самолету по особому коду через каждые три часа метеоинформацию и прогноз погоды на предстоящий отрезок пути. По мере необходимости экипажу передавались консультации метеорологов. Непрерывная связь самолета с землей позволяла это делать быстро и четко. С момента, когда самолет установил непосредственную связь с Американским материком, он начал пользоваться прогнозами погоды метеорологических станций США. Эти прогнозы передавали ему радиостанции в Энкорейдже и Сиэттле.

Следует отметить, что прогноз погоды на трассе перелета, составленный нашей аэрометеорологической станцией, в основном оправдался.

В 15 часов 18 июня ГАМС по радио предупредил экипаж о том, что с запада, со стороны Шпицбергена, следует ожидать наползания мощной облачности с дождями, моросью и порывистым южным ветром. Чтобы уйти от облачности, мы рекомендовали, начиная с 77-й параллели, взять курс на северо-восток.

Спустя некоторое время Беляков сообщил, что мы не ошиблись. Дойдя до 76-й параллели, «АНТ-25» увидел облачность и взял курс на северо-восток.

Затем мы рекомендовали экипажу «АНТ-25» итти на бухту Тихую, где, по нашим расчетам, ожидалась разорванная и негустая облачность.

В 21 час 13 минут 18 июня Беляков сообщил, что «АНТ-25» находится над бухтой Тихой и идет на большой высоте, видя в просветы Землю Франца-Иосифа,—в частности остров Луиджи.

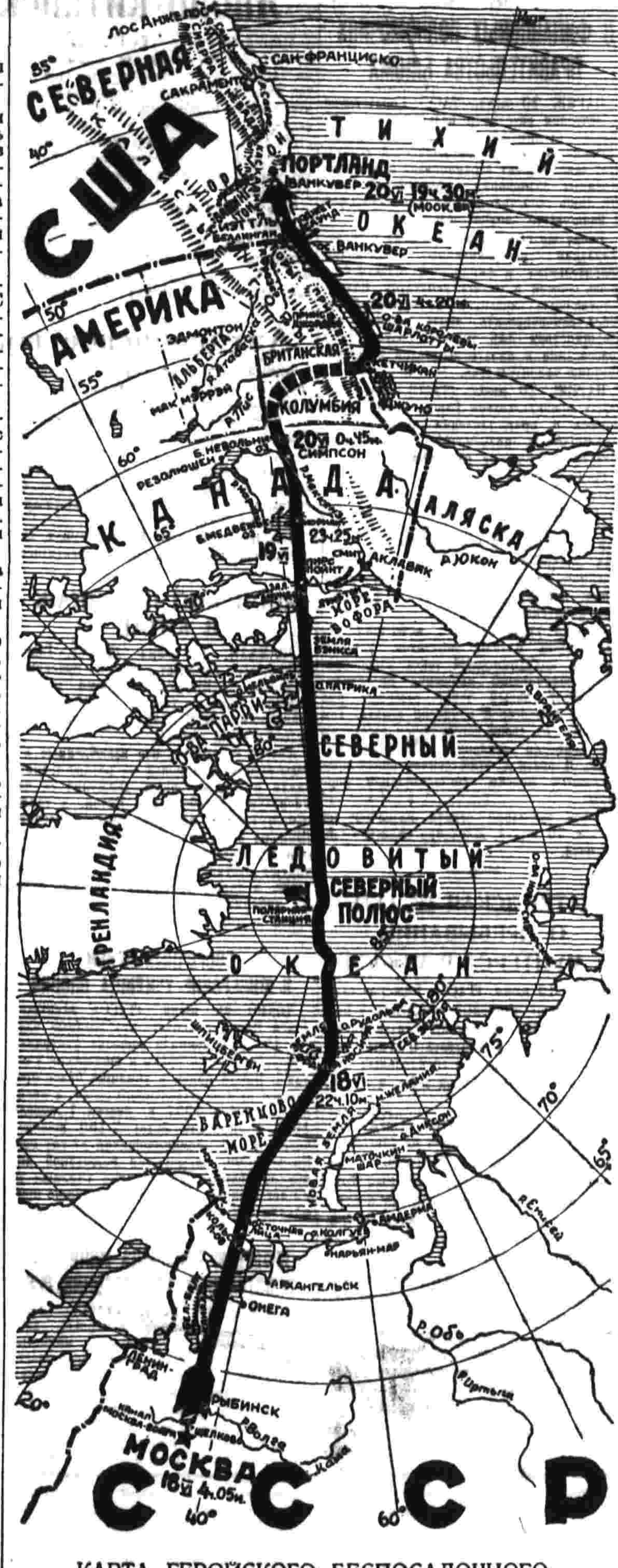
В 1 час 10 минут 19 июня была получена радиограмма о том, что самолет миновал Землю Франца-Иосифа. С 2 до 8 часов утра он шел в сравнительно благоприятных условиях выше облаков, обогнув сначала справа, а затем слева два циклона в районе полюса.

После 8 часов утра «АНТ-25» вошел в область высокого давления и до северных берегов Канады летел в условиях малооблачной погоды при попутном ветре до 40 километров в час. Такая же хорошая погода стояла на трассе до района реки Мэкензи.

После того, как самолет пересек Скалистые горы и вышел к тихоокеанскому побережью, он попал в полосу штормовой, пасмурной и дождливой погоды, а начиная от Сиэттля—в сплошную облачность. Летчики вели машину слепым полетом.

20 июня, в 14 час. 20 мин., «АНТ-25» на высоте 5.000 метров пересек травера Ванкувера и шел над облаками. В 19 час. 30 мин. по московскому времени, спустя 63 часа 25 минут после старта в Москве, советский воздушный корабль приземлился в Портланде.

В. АЛЬТОВСКИЙ.
Начальник Главной аэрометеорологической станции.



КАРТА ГЕРОЙСКОГО БЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

ПРИВЕТ ХРАБРЕЦАМ

Мечта многих поколений людей — перекинуть мост из СССР в США. Это сделала партия коммунистов, народы Советского Союза и осуществил ваш изумительный экипаж, имена которого войдут в историю человечества.

М. СЛЕПНЕВ.

ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ С'ЕЗД СОВЕТСКИХ АРХИТЕКТОРОВ

ЗАДАЧИ СОВЕТСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ

ДОКЛАД тов. КОЧАРА

(Армянская ССР)

Было бы большой ошибкой думать, что к нынешнему своему состоянию архитектура Армении пришла спокойно, без бурь и столкновений.

С 1924 по 1928 год гегемонами в архитектуре об'явили себя специалисты, пытавшиеся создать «неоармянский» стиль. Это пятилетие характеризуется националистическим направлением в архитектуре и влиянием буржуазной идеологии на наше строительство.

Постановление ЦК ВКП(б) от 23 апреля 1932 года о перестройке литературно-художественных организаций и конкурс на сооружение Дворца Советов послужили поворотным пунктом в перестройке творческой работы всего архитектурного фронта Армении.

Проследив развитие советской архитектуры Армении, докладчик отмечает архитектурную деятельность покойного академика архитектуры Таманяна.

Этот мастер создал высококачественные произведения — Дом правительства, электростанцию, народный дом.

В работах Таманяна чувствуется стремление найти форму национальной архитектуры путем сочетания элементов древнеармянской архитектуры, природных климатических условий и материалов.

Далее тов. Кочар останавливается на успехах в области планировки и реконструкции городов республики, в частности столицы Армении—Еревана. В упорной борьбе с врагами народа—троцкистами, засевшими в горсоветах, шла планировка Ленинакана, Кировакана и других городов.

В чем заключаются основные наши недостатки?

Даже на позднейших работах архитекторов чувствуется некоторый схематизм (здания кино, универмага в Ереване). Это свидетельствует о том, что полная перестройка творчества архитекторов затянулась. Дают себя знать рецидивы конструктивизма, формализма и т. д.

В заключение докладчик говорит о задачах жилищного строительства, о применении в архитектуре местных строительных материалов.

ДОКЛАД тов. КУЗНЕЦОВА

(Туркменская ССР)

Новое строительство Советской Туркмении многообразно и огромно. В настоящее время идет перепланировка столицы Туркмении Ашхабада и других городов республики. Вырастают новые благоустроенные улицы, кварталы и целые поселки.

Кроме жилищного строительства растет и строительство культурно-просветительных, лечебных учреждений и промышленных предприятий. В одном только Ашхабаде в течение последних нескольких лет построено до десятка новых школ, ряд институтов и техникумов, высшая коммунистическая сельскохозяйственная школа, детские сады и ясли, несколько родильных домов и амбулаторий и т. д.

Приступлено к строительству государственного театра по проекту академика архитектора Щуко, строится государственная библиотека с хранилищем на полтора миллиона книг. Проектируется грандиозный Дом правительства.

Все это возлагает на архитектурные силы Туркмении большую ответственность. Однако в большинстве своем молодые архитектурные силы Туркмении не обеспечены высококвалифицированным руководством. Вопросам национальной архитектуры в центре не уделяется достаточного внимания.

— Мы, архитекторы, — заканчивает тов. Кузнецов, — приложим все усилия к тому, чтобы оправдать внимание партии и правительства и, на основе замечательного расцвета национальных культур и многообразия национальных художественных форм, создать архитектуру, достойную великой эпохи строительства социализма, архитектуру, обладающую бесконечным богатством красок и художественных мотивов, архитектуру, социалистическую по содержанию и национальную по форме. **(Аплодисменты).**

ДОКЛАД тов. ТАИРОВОЙ

(Таджикская ССР)

На путь мирного строительства Таджикистан стал позднее других республик. Однако, благодаря мудрой, ленинско-сталинской национальной политике социалистическое строительство республики бурно развертывается. Построено много больниц, родильных домов, детских яслей, садов, школ, техникумов, шелкомотальных фабрик и т. д. Столица Советского Таджикистана Сталинабад, выросшая на месте трех кишлаков, сейчас превращена в культурный город.

Наряду с большими достижениями в области строительства необходимо отметить и те отрицательные моменты, которые не давали возможности стать нам на правильный путь.

Во-первых, общая болезнь архитектурного фронта: формализм, эклектика, конструктивизм, затронула и архитекторов Таджикистана. В последнее время в Таджикистане доминировало упрощенчество. Здание Госбанка, построенное в Сталинабаде, говорит о некритическом использовании прошлого, о влиянии формалистов.

Архитектурному коллективу Таджикистана необходимо заняться изучением богатейшей архитектуры Востока.

Советские архитекторы должны оправдать звание зодчих эпохи социализма и следовать по пути, указанному великим зодчим — товарищем Сталиным. **(Аплодисменты).**

ВЧЕРА НА С'ЕЗДЕ

Продолжаются прения по докладам о задачах советской архитектуры.

С'езд отправил приветственную радиограмму Героям Советского Союза тт. Чкалову, Байдукову, Белякову.

В конце вечернего заседания выступил с речью тепло встреченный с'ездом заместитель председателя Совнаркома СССР тов. Чубарь. Тов. Чубарь приветствовал с'езд от имени ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР.

Подробно о с'езде архитекторов будет дано в завтрашнем номере.

А. В. БЕЛЯКОВ
Герой Советского Союза

Методы воздушной навигации

Мы совершаем свой перелет из СССР в Америку на самолете «АНТ-25». Это та же машина, на которой в 1936 году мы сделали перелет по Сталинскому маршруту из Москвы через Землю Франца-Иосифа на Петропавловск-на-Камчатке и остров Удд (ныне остров Чкалов).

Во время прошлогоднего перелета мы накопили значительный опыт и выявили некоторые дефекты во внутреннем оборудовании самолета. Эти дефекты теперь устранены. В этом году мы будем совершать полет в несколько более просторной, удобной и теплой кабине. При надлежащем распределении обязанностей и очередности в работе экипажа это позволит нам сохранить свои силы в течение всего полета и избежать ненужного переутомления.

Переделки в основном свелись к тому, что мы имеем теперь уменьшенные и снабженные хорошей, теплой изоляцией масляные баки. Они сохранят нам масло достаточно теплым в течение всего полета, а это значительно облегчит физический труд при перекачивании масла из главного бака в расходный.

Сейчас мы имеем также улучшенную систему обогрева кабины, позволяющую обойтись сравнительно легкой одеждой и не испытывать холода, как это было в прошлом перелете.

На этот раз мы можем отказаться от жесткой экономии кислорода, которую применяли в полете 1936 года, ибо запасы кислорода на нашей машине резко увеличены.

Наконец, для отдыха на самолете сделано одно спальное место. Опыт предыдущего полета показал, что беспрерывная работа в течение 12 часов для летчика утомительна. Необходимо сменяться чаще. В настоящем полете мы предполагаем установить непрерывную работу для каждого на протяжении только 6 часов, после чего каждый из нас три часа отдыхает.

Распорядок работы непосредственно после взлета будет такой. Командир экипажа В. П. Чкалов первые 6 часов пилотирует самолет. Взлет и первые часы полета являются наиболее ответственными. Самолет перегружен, длина разбега по дорожке огромна, скоропод'емность мала. Режим работы мотора напряженный. Этот участок требует огромного уменья, отличной техники пилотирования и большой ответственности.

Первые 3 часа я буду отдыхать. Г. Ф. Байдуков в это время будет нести работу штурмана и по связи. Через три часа после вылета я займу свое место и дам тов. Байдукову отдых.

Таким образом, за эти 6 часов мы двое будем иметь отдых по три часа. Через 6 часов после вылета тов. Байдуков займет место первого пилота, а Валерий Павлович будет иметь трехчасовой отдых. Через 9 часов мы снова придем к первоначальному положению: тов. Чкалов—на первом пилотском сидении, тов. Байдуков—на вахте штурмана и радиста, я же буду отдыхать. Если нам удастся выдержать этот порядок работы и отдыха (т. е., если не помешают какие-либо обстоятельства), то мы рассчитываем сохранить в достаточной степени свои силы на все время перелета.

Навигационное оборудование самолета «АНТ-25» осталось в значительной мере таким, каким оно было в предыдущем перелете. Изменения сделаны небольшие. Например, на приборной доске второго летчика вместо гиромагнитного компаса мы поставили гирополукомпас—гироскопический прибор, позволяющий на коротком отрезке времени (до 15 минут) держать заданный курс без помощи магнитной коррекции. Это сделано на тот случай, если вблизи магнитного полюса все компасы, в том числе и гиромагнитный, будут работать неправильно.

Чтобы несколько возместить отсутствие гиромагнитного компаса на заднем сидении, мы поставили на приборной доске второго летчика наш советский, новой конструкции, магнитный компас. В остальном приборы остались прежнего типа и обеспечивают возможность вождения самолета вслепую (имеются авиагоризонт, указатель поворота, вариометр).

Для астрономической ориентировки самолет снабжен солнечным указателем курса конструкции инженера Сергеева, изготовленным на одном из заводов точной индустрии. Мы имеем авиационный секстант советского производства и все необходимые принадлежности и таблицы для расчетов своего местонахождения по наблюдениям за солнцем, луной и звездами. Для отсчетов точного времени, что является необходимым в полете, и особенно в астрономической ориентировке, мы имеем хорошо выверенный хронометр.

По примеру прошлого года астрономический институт имени Штернберга изготовил для нас таблицы предвычислений высот и азимутов солнца и луны для определенных, выбранных нами заранее, пунктов вдоль предстоящего пути.

С точки зрения возможностей, которыми обладает астрономическая ориентировка, очень важно иметь одновременные наблюдения солнца и луны. Такое одновременное нахождение в поле видимости наблюдателя солнца и луны бывает не чаще двух раз в месяц. Протяжение каждого периода—от одного до нескольких дней. При этом очень важно, чтобы луна имела достаточно большое положительное склонение, т. е. была бы видна над горизонтом в течение большей части пути. Однако, если условия погоды не позволят нам вылететь в сроки, удобные для астрономической ориентировки, нам придется этим удобством поступиться и удовлетвориться наблюдениями только за одним солнцем.

В прошлогоднем полете эти наблюдения давали достаточно надежный материал для того, чтобы судить о местонахождении и продвижении самолета. В совокупности с солнечным указателем курса секстант дает штурману все средства для того, чтобы вне видимости земли определить местонахождение самолета и указать летчику направление дальнейшего полета.

Чем обеспечена радионавигация? Самолет снабжен радиокомпасом, позволяющим лететь на земную работающую радиостанцию, если точно известно ее местонахождение. В отличие от прошлого года наш радиокомпас имеет поворотную рамку, позволяющую учитывать снос самолета ветром. Это значительно облегчает вождение самолета по радио и избавляет от необходимости проделывать дугообразный путь на станцию, который обычно приходится совершать при наличии неповоротной рамки.

Для связи с землей самолет снабжен специально изготовленной радиостанцией типа «РРД». Она состоит из коротковолнового передатчика, работающего на волнах от 20 до 40 и от 50 до 80 метров, и высококачественного приемника. Радиостанция питается электроэнергией от общей самолетной сети. Электроток дает динамомашина, установленная под авиационным мотором. Эта радиостанция хорошо себя зарекомендовала в предыдущем полете, и мы рассчитываем, что она, несмотря на малую мощность, будет слышна на далеком расстоянии.

На первом участке нашего пути — от Москвы до берегов Полярного моря—мы будем пользоваться обычными методами воздушной навигации: полет будет совершаться по карте, компасу и часам. Так как на этом участке максимально нагруженный самолет не может итти на большой высоте, наша задача состоит в том, чтобы выбрать условия погоды, при которых никакая облачность здесь не являлась бы препятствием для самолета. Поэтому мы рассчитываем, что можно будет сличать карту с местностью, устанавливать свое местонахождение и исправлять курс в случае уклонения от него.

После выхода на побережье мы направимся к Земле Франца-Иосифа через Баренцово море. На этом участке магнитное склонение становится уже значительным. Поэтому магнитным компасом надо будет пользоваться с осторожностью. Недостаточный учет изменения магнитного склонения или недостаточно точное определение своего места (а отсюда и ошибки в учете магнитного склонения) могут привести к нежелательным результатам.

Как только самолет выйдет на меридиан, позволяющий лететь к Земле Франца-Иосифа, мы будем пользоваться солнечным указателем курса. Кроме того, мы рассчитываем значительно облегчить свою ориентировку, используя радиомаяк на мысе Желания и на острове Рудольфа. По отзывам штурманов, летевших в экспедиции О. Ю. Шмидта, радиомаяки в этом районе слышны очень хорошо.

Одновременно, при выходе в Баренцово море, мы начнем пользоваться воздушной астрономией, т. е. будем производить наблюдения высоты солнца через каждый час полета. Если будет луна, то одновременно станем наблюдать и высоту луны. Эти наблюдения позволят нам контролировать, где находится самолет через каждый час полета и тем самым точнее установить свое местонахождение.

Пролетев Землю Франца-Иосифа, мы направимся через центр Полярного бассейна. Магнитные компасы будут работать постепенно хуже и хуже. Поэтому основным средством вождения самолета здесь явится солнечный указатель курса. В случае облачности мы должны будем во что бы то ни стало итти выше нее, так как под облаками у нас не будет средства для проверки заданного курса полета.

За полюсом, если даже магнитные компасы и будут работать, курс будет довольно быстро меняться. При этом сначала курс будет близкий к норду, т. е. к 0 градусов. Затем он достигнет 20 градусов, 40, 60, наконец—90, т. е. будет казаться, что самолет идет на восток, когда фактически он стремится на юг.

Магнитное склонение на этом участке меняется настолько быстро, что, если бы магнитные компасы даже не отказали в работе, пользоваться ими будет чрезвычайно трудно. Самолет, уклонившись от правильного пути, может занять неизвестное для экипажа местоположение. Из-за этого дальнейший учет склонения будет неправильным, и самолет может значительно уклониться от курса. Кроме того, мы не рассчитываем на всем пути встретить хорошую погоду. Наоборот, имеется большая вероятность встретить именно у берегов Канады основной раздел между холодным воздухом Арктики и более теплым воздухом средних широт.

Как правило, вдоль этой полосы раздела пробегают циклоны, которые характеризуются мощной облачностью и сильными ветрами. Не исключена необходимость обхода этих циклонов, если верхняя граница облаков будет выше, чем это доступно для самолета.

Здесь большую роль сыграет своевременное осведомление экипажа о состоянии погоды в северной части Канады. Эти сведения мы рассчитываем получить через метеорологическую службу США и Канады с помощью наших доверенных лиц, направленных в Америку.

Следует предполагать, что вся поверхность Северного Ледовитого океана от полюса до берегов Канады, в том числе и море Бофора, будет покрыта льдами.

После выхода на материк навигационная работа еще довольно трудна и напряженна. Достаточно сказать, что самолет будет проходить на расстоянии меньше 1.000 километров от магнитного полюса, и магнитное склонение в северной части Американского материка довольно велико. Следовательно, здесь еще не отпадает необходимость в самом широком использовании астрономической ориентировки.

При дальнейшем продвижении по материку на юг одним из основных ориентиров явятся хребты Скалистых гор, которые будут находиться к западу от нашего пути. Самолет постепенно будет приближаться к цепям гор. После пересечения реки Пис эти цепи встанут поперек нашего пути, и мы будем вынуждены перелететь их на значительной высоте (4—5 тысяч метров).

Здесь трудность штурманской работы усложнится тем, что нас может застать ночь. Где будет находиться самолет в момент наступления темноты, пока сказать трудно. Это зависит от времени нашего вылета, и, главным образом, от путевой скорости на всем пройденном пути. Между тем эту путевую скорость нельзя точно предусмотреть, так как она зависит от действия встречных, попутных и боковых ветров.

Когда мы летели в прошлом году по Сталинскому маршруту, то имели на отдельных участках встречный ветер скоростью до 70 километров в час, а на других участках — длительный попутный ветер скоростью 20—30 километров. В общем действие ветра уменьшило путевую скорость, по сравнению с воздушной, в среднем на 10—12 километров в час.

Конечно, в полете СССР—США это соотношение не является обязательным. Наступление темноты может застать самолет на различной широте. Для нас выгоднее, чтобы наступление темноты захватило нас возможно севернее, так как в летний период ночь там короче, чем в более южных широтах. Всем известно, что, например, в Ленинграде в июне наблюдаются так называемые белые ночи. Следовательно, ночь на широте 60 градусов для нас будет мало ощутимой. Но чем дальше будет продвигаться самолет на юг, тем ночь будет продолжительнее и темнее. После того как мы выйдем на побережье Тихого океана, все трудности ориентировки закончатся.

На фронтах в Испании

По сообщениям ТАСС и корреспондентов «Правды» за 20 июня

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

18 и 19 июня войска интервентов и мятежников сосредоточили все силы на участке фронта, пролегавшем к югу от Бильбао. Германская авиация забросала бомбами позиции республиканцев. Германо-итальянская артиллерия производила усиленную огневую подготовку наступательных действий пехоты.

Войскам интервентов и мятежников удалось форсировать реку Нервион южнее Бильбао. Несмотря на упорное сопротивление республиканских частей, мятежники стали продвигаться на запад в обход города. Шоссейная дорога, ведущая из Бильбао на запад, в Сантандер, очутилась под обстрелом.

В этой обстановке полуокружения республиканских войск, защищавших Бильбао, командование последних решило отойти на новые рубежи. Была произведена эвакуация всех воинских частей и правительственных учреждений из города. Вместе с защитниками Бильбао из города ушла под огнем фашистской артиллерии и авиации значительная часть гражданского населения.

В город вступили войска интервентов и мятежников. Фашисты приступили к грабежам и к расправе над населением, не успевшим эвакуироваться вместе с республиканскими частями.

Первым мероприятием генерала Франко после занятия Бильбао явилось опубликование декрета о ликвидации баскской автономии.

Республиканские войска продолжают оказывать сопротивление на новых рубежах обороны к западу от Бильбао.

Командующий республиканскими войсками на бискайском фронте рапортовал министру обороны Испании, что части, находящиеся под его командованием, несмотря на усталость и на огромное численное превосходство противника в авиации и артиллерии, сражаются с исключительным героизмом, вызывая восхищение иностранных военных наблюдателей. Над республиканскими позициями почти постоянно держатся около 100 германских и итальянских самолетов, бомбардируя беспрерывно окрестности Бильбао. Несмотря на это, республиканские войска оказывают упорное сопротивление противнику, переходя часто в рукопашную.

АРАГОНСКИЙ ФРОНТ

Республиканское наступление в секторе Уэски развивается успешно. Республиканские войска выбили фашистов из ряда занимавшихся ими позиций на подступах к городу.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

В секторе Аранжуэса республиканские войска продвинулись вперед, отбросив противника.

В ночь на 19 июня мятежники обстреливали из артиллерийских орудий Мадрид. Батареи республиканцев отвечали огнем. Артиллерийская перестрелка продолжалась около 1½ часа.

В 5 часов 30 минут 19 июня свыше 20 фашистских самолетов пыталось совершить налет на Мадрид. Правительственные зенитные батареи открыли огонь по самолетам. Фашистская авиация возобновляла свои попытки налета на Мадрид 10 раз — до 7 часов 30 минут. К этому времени появились правительственные истребители, которые обратили в бегство самолеты противника.

В полдень 19 июня фашистская артиллерия возобновила обстрел города. Мятежникам отвечала артиллерия республиканцев. В 13 часов 30 минут артиллерийская перестрелка возобновилась. Из числа гражданского населения Мадрида в результате бомбардировки убито 30 человек.

БОЙ ЗА КАСА БЛАНКА

МАДРИД, 20 июня. (Спец. корр. «Правды»). Вчера в полдень большие облака темного дыма появились над эстремадурской дорогой неподалеку от Мадрида. Республиканцами была взорвана мина, подведенная под шестиэтажное здание Каса Бланка («Белый дом»), занятое и укрепленное фашистами. От шестиэтажного громадного дома осталась лишь одна стена. Под развалинами погибло 300 фашистов. Республиканская пехота заняла прилегающие позиции.

К ночи противник стянул на данный участок три батальона. С утра он перешел в контратаку, пытаясь вернуть утерянные позиции. Атаке предшествовала мощная артиллерийская подготовка. В продолжение 40 минут фашистская артиллерия вела сильный огонь из 15 орудий.

Укрепившись за ночь на захваченных позициях, республиканцы подпустили фашистов почти к самым проволочным заграждениям. Противник не выдержал сильного пулеметного и артиллерийского огня и начал отходить, оставив на поле ожесточенного боя большое количество трупов.

Е. Кольцова.

ТРОЦКИСТСКИЕ ШПИОНЫ НА СЛУЖБЕ У ФРАНКО

ВАЛЕНСИЯ, 19 июня. (ТАСС). Полиция продолжает производить аресты членов раскрытой шпионской организации, в которой участвовало много троцкистов из ПОУМ. На основании показаний первых арестованных и на основании найденных документов задержано в настоящее время 300 человек.

ПАРИЖ, 19 июня. (ТАСС). Мадридский корреспондент «Юманите» сообщает, что документы, найденные у арестованных членов шпионской организации, неоспоримо доказывают связь между руководителями троцкистской ПОУМ и фашистами из «пятой колонны», конспирировавшими на территории республиканской Испании против республиканского правительства.

В ряде пунктов республиканской территории троцкистская ПОУМ непосредственно осведомляла мятежных генералов о военных операциях, о передвижении войск, о вооружении и о планах военных операций республиканской армии. ПОУМ в союзе с фашистской «пятой колонной» располагала радиоприемником и радиопередатчиком, установленными в Мадриде. По радио троцкисты осведомляли после каждой бомбардировки артиллерию мятежников о результатах стрельбы.

Среди документов, захваченных во время последнего обыска в организации фашистской «Испанской фаланги», имеется документ, в котором говорится:

«Нас 400 человек, готовых действовать, хорошо вооруженных, которые на мадридском фронте могут в благоприятный момент явиться движущей силой мятежа. Мы весьма нуждаемся в руководителях пропагандой, и по вашему приказу я отправляюсь в Барселону, чтобы иметь встречу с руководителями ПОУМ, которые обещали мне послать в Мадрид пропагандистов. ПОУМ будет так же, как в Барселоне, служить действенной и твердой поддержкой нашего движения».

ПАРИЖ, 20 июня. (ТАСС). «Эвр» приводит следующие подробности о разоблачении в Мадриде большой шпионской организации испанских фашистов и троцкистов. Арестованные признали, что они являются прямыми агентами генерала Франко.

Участники организации активно готовили вооруженное восстание в тылу, направленное против республиканского правительства. Фашистские шпионы действовали в тесной связи и сотрудничестве с троцкистской организацией ПОУМ. Руководители ПОУМ находились в прямой связи с генералом Франко.

ВОПРОС О ФИНАНСОВЫХ ПОЛНОМОЧИЯХ ПРАВИТЕЛЬСТВА БЛЮМА

ПАРИЖ, 20 июня. (ТАСС). Сенат вчера в вечернем заседании большинством 238 голосов против 52 принял законопроект, одобренный финансовой комиссией сената. Этот законопроект ограничивает правительственные полномочия в финансовой области лишь областью борьбы со спекуляцией и налоговыми злоупотреблениями.

Вчера же вечером законопроект о предоставлении неограниченных полномочий правительству в финансовой области был вновь внесен в палату депутатов. Палата восстановила первоначально принятый ею текст законопроекта, снова приняв его большинством 346 голосов против 248. Голосование в палате депутатов укрепило позицию правительства.

ПАРИЖ, 20 июня. (ТАСС). Конфликт между правительством Блюма и сенатом в вопросе о предоставлении правительству чрезвычайных полномочий в финансовой области все еще не разрешен.

Сегодня утром состоялось непродолжительное заседание сената, на котором министр финансов снова огласил правительственный законопроект, вторично принятый вчера палатой депутатов. Сенат отложил дальнейшее обсуждение правительственного законопроекта до дневного заседания, передав законопроект в финансовую комиссию сената.

Сегодня утром заседала делегация левых групп палаты депутатов, которая приняла компромиссный текст законопроекта, получивший одобрение правительства. Этот новый текст содержит ряд уступок финансовой комиссии сената. Тем не менее на своем сегодняшнем заседании эта комиссия отклонила компромиссный текст. В связи с этим сейчас снова продолжаются поиски согласительной формулы.

Новое заседание сената назначено на 21 час 30 минут, заседание палаты — на 23 часа.

ЛАТВИЙСКАЯ ПЕЧАТЬ О ПРЕБЫВАНИИ г. МУНТЕРСА В МОСКВЕ

РИГА, 19 июня. (ТАСС). Рижские газеты помещают обширные сообщения о пребывании в Москве латвийского министра иностранных дел г. Мунтерса. В центре всей информации—сообщения специальных корреспондентов газет «Брива земе» и «Яунакас зиняс».

Большое внимание газеты уделяют присутствию товарища Сталина на завтраке у тов. Молотова в честь г. Мунтерса.

«Яунакас зиняс» описывает музеи Кремля, улицы Москвы и рассказывает о волне патриотизма в Советском Союзе. Одобрительно отзывается «Яунакас зиняс» также о московском метро.

Рижские газеты помещают речи товарища Литвинова и г. Мунтерса, произнесенные на завтраке у тов. Литвинова, а также выдержки из статей «Правды» и «Известий» по поводу визита г. Мунтерса. Вчерашние вечерние газеты поместили официальное сообщение о беседах тт. Молотова и Литвинова с г. Мунтерсом в Москве.

Газета «Тевияс саргс» (еженедельное издание официоза «Брива земе») по поводу поездки г. Мунтерса в Москву пишет: «Несмотря на то, что политический строй Латвии совершенно отличается от политического строя Советского Союза, между обоими государствами за все время установления дипломатических связей были хорошие отношения. Весьма теплый прием, оказываемый Мунтерсу в Москве, а также произнесенные в Москве речи в связи с визитом латвийского министра свидетельствуют, что латвийско-советские отношения останутся и впредь хорошими».

Японо-китайские отношения

ТОКИО, 20 июня. (ТАСС). Вся печать уделяет большое внимание назначенному на 24 июня выезду японского посла в Китае Кавагое в Нанкин. Газеты указывают, что министр иностранных дел Хирота уже окончательно согласовал с военным министром Сугияма и морским министром Ионай политику Японии по отношению к Китаю, которая одобрена также советом министров 18 июня.

Газета «Нити-нити» подчеркивает, что эта политика базируется на известной «политике трех принципов Хирота». («Три принципа» Хирота сводятся к следующему: 1. Китай должен прекратить антияпонское движение и пойти на сближение с Японией. 2. Признать особое положение Японии в Северном Китае. 3. Совместная борьба Японии и Китая против коммунистов). Однако Кавагое по тактическим соображениям в начале переговоров с китайскими деятелями не будет говорить об этих принципах. Во всяком случае, указывает газета, «новая» политика означает «ревизию политики Сато» (предшественник Хирота на посту министра иностранных дел), так как Сато создал впечатление, что «Япония смягчила политику по отношению к Китаю и вообще якобы готовилась к отступлению в китайской политике, в результате чего китайская сторона заняла позитивную позицию».

Антияпонское восстание в Чахаре

БЕЙПИН, 20 июня. (ТАСС). По данным китайской печати, антияпонское восстание в провинции Чахар продолжает развиваться. Восстанием охвачены также районы Лунхуа, Фыннин и Вэйчан в провинции Жэхэ.

Газета «Цзиньбао», описывая начало восстания, указывает, что инициаторами восстания в Чахаре явились партизаны провинции Жэхэ.

Кавалерия Манчжоу-Го, посланная для подавления восстания, после десятидневного пребывания в Долонноре (северо-восточная часть провинции Чахар) взбунтовалась и разоружена японскими войсками.

В течение последних дней мелкие группы манчжуро-монгол стремятся проникнуть в Суйюань, но не имеют успеха. Газета «Ченьбао» сообщает, что 50 шпионов, завербованных японцами в Тайюане (главный город провинции Шаньси) и направленных в Тяньцзинь для специального обучения, в настоящее время вернулись в Тайюань для подрывной работы.

ЯПОНСКИЙ ШПИОНАЖ В КИТАЕ

ШАНХАЙ, 19 июня. (ТАСС). Газета «Шуньбао» сообщает, что в провинции Суйюань и Шаньси японцами послано огромное число хорошо тренированных шпионов-китайцев для усиленной разведывательной работы.

Газета указывает, что излюбленные методы японских шпионов — распространять слухи с целью сорвать движение за национальное освобождение Китая, а также препятствовать антияпонскому движению. Шпионы вступают в различные организации для вредительской деятельности, агитируют против сбора государственных налогов, а также снабжают японские органы информацией о военной работе, проводимой в этих провинциях.

ДОСРОЧНЫЙ ПРИЕМ В ЮНКЕРСКИЕ УЧИЛИЩА ЯПОНИИ

ТОКИО, 20 июня. (ТАСС). Агентство Домей Цусин сообщает, что военные власти 19 июня приняли решение увеличить больше чем вдвое прием в юнкерские училища. Новый прием в училища будет произведен раньше намеченного срока, а именно 1 декабря 1937 г. вместо 1 апреля 1938 г. Принято будет 2.200 юнкеров вместо 1.000, принимавшихся до сих пор. Кроме этого, повышается возрастной лимит при приеме в юнкерские училища до 22 лет (раньше в юнкерские училища принимали лиц в возрасте от 16 до 20 лет).

ИНТЕРВЬЮ ТОВАРИЩА МИНИСТРА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ ЭСТОНИИ РЕЯ

ТАЛЛИН, 18 июня. (ТАСС). Газета «Пявалехт» поместила интервью, данное товарищем эстонского министра иностранных дел Реем гельсингской газете «Гувудстадсбладет» в связи с посещением Эстонии Плимутом и Сандлером. По словам Рея, Эстония не желает быть втянутой в круг интересов других стран, особенно крупных. «Хотя Эстония давно питает живые симпатии к Англии,—заявил Рей,—но это не свидетельствует об английской ориентации». Рей считает неправильным приписывать Эстонии также и скандинавскую ориентацию. В заключение он заявил: «Визит Сандлера не имеет никакого отношения к политическим коалициям и образованию блоков».

По сообщению газет, часть программы приема Сандлера была изменена: вместо смотра развалин шведского монастыря Сандлер пожелал ознакомиться с эстонской армией. Ему был показан полк «Калева», а затем он присутствовал на параде резервистов.

РОСТ ДОРОГОВИЗНЫ В ГЕРМАНИИ

БЕРЛИН, 19 июня. (ТАСС). Последние данные фашистской статистики, которые, несомненно, прикрашивают действительное положение, говорят о дальнейшем ухудшении положения широких масс и о росте дороговизны в Германии. В виду недостатка мяса и жиров фашисты призывают германское население больше потреблять овощей, в частности капусты. Однако цены на овощи беспрерывно растут.

По данным официальной статистики, цены на овощи в мае повысились в среднем на 9,3 проц. по сравнению с апрелем, а на капусту цены повысились на 24,3 проц., на морковь — на 26 проц. и т. д.

В связи с ростом цен растет и индекс прожиточного минимума.

За май текущего года этот индекс увеличился, по сравнению с маем 1934 года, по питанию — на 5,4 проц., по одежде — на 14,1 проц. К этому следует добавить, что даже по официальным данным норма потребления жиров и мяса в среднем на 20 проц. ниже по сравнению с годами самого тяжелого кризиса.

УХУДШЕНИЕ КАЧЕСТВА ГЕРМАНСКИХ ТОВАРОВ

ПРАГА, 19 июня. (ТАСС). Некоторые антифашистские газеты приводят факты отказа иностранных покупателей от германской продукции в виду ухудшения качества товаров. Это ухудшение вызвано, очевидно, применением всякого рода «заменителей», которые так широко внедряются сейчас в германской промышленности.

Газеты сообщают, что крупный моторный завод в Баварии получил обратно 800 моторов из двух тысяч, проданных некоторым европейским фирмам. Аналогичный случай имел место на предприятиях фирмы Бош, экспортирующей насосы.

Иностранная хроника

❃ Опубликовано официальное сообщение, что очередная конференция министров иностранных дел прибалтийских государств состоится с 28 июня по 1 июля в Каунасе.

❃ Вследствие продолжительных дождей в уезде Калаэ (Япония) наблюдается значительное наводнение. 19 июня водой было снесено 11 мостов, разрушено 14 домов, убито 3 человека, тяжело ранено 4 и сильно повреждены посевы.

❃ 19 июня в городе Югово (Югославия) на каменноугольной шахте произошел взрыв. Убито 4 горняка и 12 тяжело ранено.

ШВЕДСКИЕ ЖУРНАЛИСТЫ В МОСКВЕ

20 июня в Москву из Ленинграда приехала группа шведских журналистов, приглашенных в СССР отделом печати Наркоминдела и советской прессой.

Шведские журналисты, прибывшие в сопровождении зав. Литературным Агентством тов. Маринского и пресс-атташе шведской миссии в Москве г-на Лидд, были встречены на Ленинградском вокзале шведским посланником в Москве бароном Юлленшерна, зав. отделом печати Наркоминдела тов. Е. А. Гнединым, его заместителем тов. М. Г. Галковичем и писателем Л. Никулиным.

Среди прибывших гостей — член шведского парламента и политический сотрудник стокгольмской газеты «Социал-демократен» И. Паули с женой, редактор «Гетеборгс хандельс тидниинг» Пауль Олан, редактор газеты «Арбетет» Ален Фогт, постоянный корреспондент стокгольмской газеты «Дагенс ньюхетер», писатель Густав Хельстрем и Гуннар Пипль, заведующий иностранным отделом газеты «Сюдсвенска дагбладет» в Мальме.

Шведские журналисты пробудут в Москве три дня. За это время они ознакомятся с достопримечательностями столицы, а затем выедут в поездку по СССР, из которой 6 июля вернутся в Москву. (ТАСС).

ПЕРЕД ОТЛЕТОМ ИЗ АМДЕРМЫ

АМДЕРМА, 20 июня. (Радио спец. корр. «Правды»). Наши самолеты готовы к отлету на Архангельск. Все участники экспедиции прощаются с гостеприимной Амдермой. Механики на аэродроме готовят самолеты к старту. Старт назначен на утро 21 июня.

Л. Бронтман.

ПЕРВЫЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ ТРАКТОР ЧТЗ

ЧЕЛЯБИНСК, 20 июня. (ТАСС). Сегодня, в 1 час 30 минут, с главного конвейера Челябинского тракторного завода им. Сталина смена мастера Коровникова сняла первый дизельный трактор «Сталинец-65». На главном конвейере заканчивается сборка еще двух тракторов.

«ЛОКОМОТИВ» И «ДИНАМО» — ПРОТИВ СБОРНОЙ БАСКОВ

Находящаяся в Москве сборная футбольная команда басков (Испания) проведет здесь два матча против московских команд. В первой игре—24 июня—против басков выступят футболисты «Локомотива», выигравшие в прошлом году «Кубок СССР». 27 июня баски встретятся с московской командой «Динамо». Оба матча будут проведены на стадионе «Динамо».

После матча в Москве баскские футболисты проведут игры в Ленинграде (30 июня), Киеве (6 июля), Тбилиси (14 июля). Перед от'ездом за границу баски сыграют последний матч в Минске.

ПРОИСШЕСТВИЯ

❃ **Похищение девушки.** 16 июня в Баку к медицинской сестре Сурии Амраховой, 23 лет, явились ее двоюродные братья Керим Джабиев и Абдул Алиев. Они попросили Сурию пойти с ними в город. Побродив по городу, братья наняли фаэтон, якобы для того, чтобы отвезти Сурию домой, но повезли ее в другую сторону. Заподозрив неладное, Сурия соскочила с фаэтона и бросилась было бежать, но братья нагнали ее, заткнули Сурии рот платком, снова втиснули в фаэтон и привезли в дом Керима Джабиева. Здесь группа родственников стала уговаривать девушку вступить в брак с ее дальним родственником Зейналом Джабиевым. Родные «жениха» сулили ей много золота, денег, платьев. Когда же Сурия наотрез им отказала, начали угрожать ей оружием, а затем зверски ее избивать. Истязание продолжалось до четырех часов утра. Наконец братья начали совещаться о том, что теперь Сурию надо убить, иначе она их выдаст. Сурию спасло только прибытие милиции, которой родные девушки заявили об ее исчезновении. Арестованы Зейнал, Керим и Сафтар Джабиевы, Абдул Алиев скрылся до прихода милиции. Следствие в срочном порядке ведет прокуратура Октябрьского района.

МЕТАЛЛ ЗА 18 ИЮНЯ

(в тыс. тонн).

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	44,3	40,7	91,9
СТАЛЬ	56,3	49,6	88,1
ПРОКАТ	43,0	30,3	70,5

УГОЛЬ ЗА 18 ИЮНЯ

(в тыс. тонн).

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	368,3	315,7	85,7
ПО ДОНБАССУ	223,9	201,3	89,9

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 19 ИЮНЯ

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых (ЗИС)	219	140	63,9
Автомашин легковых (ЗИС)	16	3	18,7
Автомашин грузовых (ГАЗ)	433	396	91,5
Легковых «М-1»	74	65	87,8

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

19 июня на железных дорогах Союза погружено 98.345 вагонов — 103,5 проц. плана, выгружено 98.748 вагонов—102,1 проц. плана.

Профессор Л. ЗИМАН

На трассе перелета, за полюсом

Почти 4.500 километров отделяют точку Северного полюса от Щелковского аэродрома, откуда рано утром 18 июня 1937 г. стартовал краснокрылый самолет трех Героев Советского Союза — тт. Чкалова, Байдукова и Белякова.

Беспосадочный полет от Москвы хотя бы только до полюса уже представляет чрезвычайно смелое предприятие, но на трассе замечательного чкаловского перелета—это лишь часть пути, притом меньшая и не самая трудная. Вспомним хотя бы о мощной сети наших полярных станций, которые обеспечивали героям бесперебойную передачу метеорологических сводок, пока «АНТ-25» мчался над просторами советской части Арктики. В Западном полушарии, под теми же широтами, таких станций нет, и, взяв направление по 123-му меридиану, все больше и больше удаляясь от освоенных нашими славными полярниками мест, самолет более 1.500 километров несся над безмолвными льдами американского сектора Ледовитого океана.

В этой части океана еще не ступала нога человека. Лишь однажды воздушный корабль — дирижабль «Норвегия» — пересек эту местность, направляясь со Шпицбергена на Аляску. Суровые, мрачные, недоступные места! Первая суша на пути перелета — острова Парри, представляющие собой северо-западную часть обширного Канадского архипелага. Крайний остров этой группы — остров Патрика — непосредственно лежит на трассе перелета, и наши герои могли хорошо его разглядеть, если он не был окутан облаками. Хотя вся эта группа островов была открыта еще в 1818 году, они до сих пор остаются неисследованными и тянутся огромной снежной пустыней, равно как и Земля Бэнкса, также лежащая на пути перелета.

Канадский архипелаг—одно из величайших в мире скоплений островов. В отличие от островов Советской Арктики, многие из которых испытывают влияние теплых морских течений и могучих масс теплой воды, приносимых великими реками Сибири, область Канадского архипелага не получает большого притока теплой воды, из-за чего многочисленные проливы в течение ряда лет не освобождаются от ледяного покрова.

В восточной части архипелага имеется крайне немногочисленное эскимосское население, да для наблюдения «за порядком» канадскими властями учреждены посты «конной полиции» — название хотя и официальное, но мало пригодное для областей, где единственным средством передвижения служат собаки. В западной же части архипелага, через которую летели наши чудесные герои, нет и этого. Но и на материке, который мог впервые появиться под крылом «АНТ-25» за 70-й параллелью, на многие сотни километров к югу можно наблюдать суровые области и почти совершенное безлюдье. В природном отношении север Канады многим напоминает нашу Арктику. На самом крайнем севере тянется полоса тундры, совершенно лишенная деревьев. Тундра даже в июне еще местами покрыта снегом, и лишь кое-где пробиваются бурые пятна проснувшихся лишайников и мхов.

Примерно у Полярного круга наши герои должны были пересечь Большое Медвежье озеро. Весьма причудливое по форме, с многочисленными губами, глубоко вдающимися в сушу, оно больше наших Ладожского и Онежского озер вместе взятых. Ряд геологических экспедиций обнаружил в районе Большого Медвежьего озера немало ценных месторождений, в частности — радиевых руд, нефти, меди, серебра и других полезных ископаемых. Вообще край этот таит в своих недрах немалые богатства, но поднять их капитализму не под силу. Лишь редкие группы эскимосов и индейцев промышляют здесь охотой, да миссионерские посты чередуются с постами «конной полиции».

Вся эта область входит в бассейн Маккензи, одной из величайших рек Американского континента. По Маккензи ходят суда, есть и почтовая авиалиния, однако не требуйте от них регулярности: места глухие и пустынные,—при площади северо-западной территории Канады в 3,4 млн квадратных километров, что превышает территорию нашей Якутской АССР, здесь по переписи 1931 г. жило лишь 9.723 человека—в 30 раз меньше, чем в Якутии. А ведь Якутская АССР — наименее заселенная часть Советского Союза!

Чем ближе могучие хребты Скалистых гор, тем выше и выше становится местность. Уже у Медвежьего озера пустынная тундра сменяется лесотундрой: попадаются низкорослые кривые березы. Еще дальше на юг начинают встречаться ель и сосна, постепенно образующие густые хвойные леса, напоминающие нашу тайгу.

А впереди уже маячит горная страна. Это — Кордильеры, гигантское нагромождение горных хребтов и заключенных между ними плоскогорий. Кордильеры заполняют почти всю западную половину континента, и Скалистые горы представляют собой окраину этой горной страны.

Но путь героев лежал не на юго-восток, в обжитые сельскохозяйственные районы, а на запад, через хребты Кордильер к Тихому океану. Перелетев через цепи Скалистых гор в их наиболее низкой части, самолет при благоприятной погоде мог бы взять курс прямо на юг, через обширное плато, придерживаясь реки Фрэзер, до крупнейшего канадского порта на Тихом океане—Ванкувера и лежащего в 200 километрах от него Сиэттля. Однако погода, повидимому, не позволила Чкалову воспользоваться этим кратчайшим путем, и самолет продолжал держать курс на запад, через невысокие Прибрежные горы до самого океана.

К океану «АНТ-25» вышел вблизи Кетчикана. Расположенный на крайнем юге прибрежного выступа Аляски, этот городок (4.000 жителей) является крупнейшим портом Аляски и значительным рыболовным центром (ловля палтуса, сельди и другой рыбы). Круто повернув на юго-восток, самолет пошел отсюда вдоль изрезанного фиордами канадского берега, имея вправо от себя многочисленные острова.

Первой крупной группой островов, мимо которых летел «АНТ-25», были острова Королевы Шарлотты. Далее на юго-восток на пути лежал самый большой из островов Тихоокеанского побережья Америки — Ванкувер. Все эти острова покрыты густыми хвойными лесами, а в своих недрах содержат значительные залежи угля. Но эти природные богатства используются недостаточно. На островах Шарлотты менее 2 тысяч жителей. Расположенный значительно южнее остров Ванкувер имеет во много раз большее население, а именно около 120 тысяч человек. Здесь уже попадаются значительные города. Таков, в частности, город Виктория, с населением около 40 тысяч, являющийся административным центром Британской Колумбии.

К югу от Ванкувера океан глубоко врезается в сушу, образуя залив Пюджет Саунд. Этот залив — одна из лучших в мире природных гаваней: дующие над океаном ветры в глубокую бухту почти не доходят. В глубине залива — американский порт Сиэттль, один из трех больших портов, к которым подходят трансконтинентальные железные дороги и откуда начинаются тихоокеанские пути американских пароходных компаний.

Два других порта — Сан-Франциско и Лос-Анжелос — расположены значительно южнее. Сиэттль имеет почти 400 тыс. жителей. Отсюда идут кратчайшие морские и воздушные пути, связывающие США с Японией, с Тихоокеанским побережьем СССР, с Аляской и Арктикой.

Южнее Сиэттля воздушная трасса идет по местности, весьма разнообразной и по рельефу, и по растительности. Обширные плодородные равнины, часто сплошь возделанные, сменяются покрытыми лесом холмами. На западе, вдоль побережья Тихого океана, попрежнему тянутся хребты Прибрежных гор, невысокие и рассеченные многочисленными речными долинами. На западе высятся хребты Каскадных гор. Высота их значительна — до 3—4 тыс. метров.

Примерно на 46-й параллели сквозь хребты Каскадных гор прорывается мощная река Колумбия, на левом берегу которой расположен один из крупнейших городов западных штатов—Портланд, имеющий около 300 тыс. жителей. Портланд находится, примерно, в 160 километрах от устья Колумбии, но после дноуглубительных работ, которые здесь были произведены, до Портланда свободно доходят даже крупные океанские суда.

Напротив Портланда, на правом берегу реки Колумбии, расположился небольшой городок Ванкувер, имеющий около 16 тысяч жителей. Это старейший город штата Вашингтон, основанный в 1825 г. Надо заметить, что в последние десятилетия Ванкувер отчасти потерял свое значение, так как его далеко обогнал Портланд. Тем не менее и Ванкувер является важным транспортным узлом и центром торговли сельскохозяйственными продуктами.

В этом районе закончился изумительный перелет трех славных героев, за которым с таким напряжением следило все культурное человечество.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗД-ВА: Москва, 40 Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро—Д 3-15-68; Партийного—Д 3-10-86; Сов. строительства — Д 3-11-12; Военного — Д 3-32-67; Сельскохозяйственного — Д 3-10-88; Промышленности и транспорта — Д 3-11-04; Торгово-финансового — Д 3-10-84; Иностранного — Д 3-11-09; Информации — Д 3-15-80; Писем — Д 3-15-69 и Д 3-32-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Искусства — Д 3-11-06; Местной сети — Д 3-15-67; Фельетонов — Д 3-33-65; Критики и библиогр. — Д 3-11-07; Иллюстрационного — Д 3-33-85; Секретариата редакции — Д 3-15-64. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—29838. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 452.